

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE
DES
TRANSPYRÉNÉENS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mercredi 9 mars 1910, à 1 heure 1/2

PAR

D. RÉGIS

Président : M. TRUCHY.

Suffragants : { MM. MEYNIAL, }
 HITIER, } *professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1910



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553016_0017

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs .

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE

DES

TRANSPYRÉNÉENS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mercredi 9 mars 1910, à 1 h. 1/2

PAR

D. RÉGIS



Président : M. TRUCHY.

Suffragants: { MM. MEYNIAL, } professeurs.
HITIER, }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1940

BIBLIOGRAPHIE

- Reclus (O.).** — Préfaces pour la publication du T. C. F. : Sites et monuments de France.
- Dubois (M.) et Kergomard (J.-G.).** — Précis de géographie économique.
- Reclus (E.).** — Géographie universelle.
- Lablache (V. de).** — Atlas classique.
- Janet (L.).** — Rapport à la Chambre des députés (19 avril 1905).
- Lourties (V.).** — Rapport au Sénat (26 décembre 1906).
- Decomble (L.).** — Rapport sur l'établissement d'une voie de communication à travers les Pyrénées centrales (1867).
- Deffis (général).** — Rapport sur la traversée des Pyrénées par un chemin de fer central (1884).
- De Planet (Ed.).** — Rapport à la chambre de commerce de Toulouse.
- Jeanbernat (Dr).** — Réponse au rapport de M. de Planet.
- Dulau (C.).** — Rapport à la Chambre des députés (25 juin 1908).
- Bégouën (Comte).** — Le transpyrénéen par la vallée du Salat, Toulouse, 1904.
- Redelsperger (Gust.).** — Les transpyrénéens. Ce qu'on peut en attendre. *Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1905.
- Berthélemy (H.).** — Traité de droit administratif.
- Picard (Charles).** — Le chemin de fer du Simplon. Thèse Paris, 1908.
- La grande encyclopédie.*
- Nouveau Larousse illustré.*
- La Gaceta de los Caminos de Hierro (Madrid).*
-

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE
DES
TRANSPYRÉNÉENS

PRÉFACE

Nous nous proposons d'étudier dans cette thèse l'histoire des chemins de fer en voie de construction à travers les Pyrénées centrales. Comme nous le verrons, malgré une soixantaine d'années d'études et de travaux, ces chemins restent encore à l'état d'expectative. Nous ne parlerons pas de ce qui sera, mais seulement de ce qui a été ; si l'on considère d'abord que les actes individuels et sociaux sont en partie conditionnés par des lois naturelles, ensuite que l'histoire comprend non seulement le passé mais encore le présent, faits acquis puisque nés, et qu'enfin, comprise comme une simple nomenclature de faits l'histoire est aussi stérile et fastidieuse qu'elle devient intéressante et féconde si l'on en tente la philosophie, on saisira immédiatement que notre thèse se divise tout naturellement en trois parties : d'abord une introduction où nous verrons

les raisons physiques et économiques des projets de transpyrénéens ; puis un historique de leurs diverses phases dont la dernière est la convention du 18 août 1904, et le résumé de la situation actuelle ; enfin les enseignements que l'on peut retirer de ces deux premiers chapitres.

Puisse notre étude contribuer le plus largement possible à intéresser la France à un projet dont jusqu'ici elle semble se désintéresser absolument. Désintéressement inexplicable, car quoi de plus actuel et de plus conforme aux goûts de notre génération toute industrielle et commerciale que ces grandes lignes ferrées destinées à relier deux nations dont l'une est au rang des grandes puissances européennes, et l'autre sort de jour en jour de sa torpeur économique pour aller vers un avenir éblouissant, si nous en jugeons par l'éclat de son passé et par les richesses naturelles de sa constitution physique ?

INTRODUCTION

CHAPITRE PREMIER

FRANCE ET ESPAGNE. — SITUATION RESPECTIVE, GÉOGRAPHIE
GÉNÉRALE, ÉCONOMIE GÉNÉRALE, CONSÉQUENCES.

L'Espagne est une contrée de l'Europe méridionale occupant avec le Portugal l'extrême Sud-Ouest de cette partie du monde et située entre $43^{\circ} 47' 29''$ et $35^{\circ} 59' 49''$ de latitude Nord, $0^{\circ} 59' 10''$ de longitude Est et $11^{\circ} 39' 5''$ de longitude Ouest. Elle est bornée au Nord par l'Océan Atlantique puis par les Pyrénées ; à l'Est et au Sud-Est par la Méditerranée ; au Sud-Ouest par l'Océan Atlantique ; à l'Ouest par le Portugal et par l'Atlantique. Sa superficie continentale est de 492.230 kilomètres carrés, soit environ les 90/100 de la France.

La France est située entre $51^{\circ} 5' 27''$ (près de Dunkerque) et $42^{\circ} 20'$ (près de Prats de Mollo) de latitude Nord ; puis entre $7^{\circ} 7' 56''$ de longitude Ouest et $5^{\circ} 11' 15''$ de longitude Est. Elle est délimitée par l'Océan Atlantique et ses mers secondaires (mer du Nord, Manche) à l'Ouest ; les Pyrénées

et la Méditerranée au Sud ; les Alpes, le Jura et les Vosges à l'Est ; une ligne conventionnelle la sépare de l'Allemagne et de la Belgique au Nord-Est et au Nord. Sa superficie totale est de 536.408 kilomètres carrés.

En résumé donc, terminant le continent européen à l'Ouest, la France et la péninsule ibérique sont les dernières pointes que le vieux continent pousse dans l'Atlantique.

L'Espagne, presque île, isolée du reste de l'Europe par les flots, isolée de l'Afrique, de laquelle moins de 20 kilomètres la séparent, par la barbarie des côtes marocaines, ne se sent soudée au continent que par sa frontière pyrénéenne. Mais la soudure est solide puisqu'elle a 400 kilomètres à vol d'oiseau et 460 au moins en suivant les caprices de ses brisures. Les côtes sont presque parallèles que baigne le golfe de Gascogne prolongé par l'Océan jusqu'au cap Finisterre et à la Pointe Saint-Matthieu, et presque en prolongement celles que baigne la Méditerranée de Gibraltar à Menton. Et c'est ainsi que la terre et les eaux ont mis toutes leurs complaisances à placer les deux nations dans une situation telle qu'elle crée pour la France un monopole naturel de relations avec l'Espagne.

Or ces deux pays si étroitement rapprochés par la nature ont une constitution physique bien différente. La structure de la péninsule ibérique se résume en un plateau vis-à-vis duquel se dressent, au Nord, les plissements des Pyrénées et au Sud ceux de la Cordillère Bétique. Le noyau de ce plateau est constitué par un massif primitif le long

duquel se répartissent les bassins houillers des Asturies au Nord, de Palencia à l'Est, de la Sierra Morena au Sud. A ce noyau s'appuient vers l'Est de hautes plaines que l'arête granitique de la Sierra Guadarrama divise en un étage supérieur (Vieille Castille) et un étage inférieur (Nouvelle Castille) et qu'un bourrelet montagneux limite vers l'Ebre et la Méditerranée. C'est sur ce plateau que naissent les fleuves de la péninsule, l'Ebre et le Guadalquivir pour déboucher bientôt en plaine, le Douro, le Tage et le Guadiana pour n'en sortir que par des rapides qui séparent leur cours inférieur de leur cours moyen. Les plaines basses se répartissent isolément sur la périphérie.

Sur ces monts et ces plateaux, le climat de l'Espagne ou, comme on disait jadis, des Espagnes, varie infiniment : comme le pays des Andes, la péninsule a ses « terres froides » sur les hautes plaines, ses « terres tempérées » à mi-hauteur des versants maritimes, ses « terres chaudes » sur ses rives de l'Est et du Sud.

En somme elle a tous les climats à partir du demi-torride, sur la côte d'Andalousie, jusqu'au froid vif sur les croupes dénudées des plateaux. Comme pluies les différences sont presque du tout au tout (de 40 à 160 centimètres). L'Ouest et le Nord reçoivent beaucoup d'eau ; le Centre, c'est-à-dire le plateau, et l'Est en reçoivent peu. Il n'y a guère de fertilité naturelle, de vie spontanée que dans les régions assez souvent mouillées de pluie pour n'être pas rôties du soleil.

Au même point de vue physique, la France apparaît

comme le foyer de convergence de l'Europe occidentale. D'une part la plaine du Nord, les plateaux schisteux du Rhin, le massif dédoublé des Vosges et de la Forêt Noire, le Jura et les Alpes viennent s'y achever. D'autre part, elle s'appuie au rebord septentrional de la péninsule ibérique. D'un troisième côté, elle s'approche, plus qu'aucune autre contrée, de la Grande-Bretagne, et sa parenté avec elle se manifeste sans interruption d'une rive à l'autre de la mer qui les sépare. De même, au point de vue maritime, la jonction de la mer du Nord et de la Manche se fait sur nos rives au Pas-de-Calais ; de l'embouchure de la Seine à celle du Rhône, de celle de la Gironde à celle de l'Aude, l'épaisseur du continent est moindre qu'en aucune autre partie de l'Europe ; des vallées fluviales bien dessinées y marquent mieux que nulle part ailleurs les routes d'une mer à l'autre.

Si l'on considère la France en elle-même, on voit qu'elle est caractérisée avant tout par la juxtaposition de deux régions opposées, le bassin parisien et le Massif central. Le bassin parisien, région de concentration hydrographique, rappelle par le mouvement de son relief le golfe auquel il a succédé. De Paris, situé à 25 mètres seulement au-dessus du niveau de la mer, le sol s'élève dans toutes les directions : au Nord, plateau de la Picardie ; au Nord-Ouest, plateau de Caux ; à l'Ouest, collines du Perche ; au Sud, montée lente vers la Loire ; à l'Est enfin, jusqu'au delà de la Meuse et de la Moselle, une série de falaises ou de crêtes concentriques, séparées par des pays de nature et d'aspects différents.

Le Massif central, région de dispersion hydrographique, conserve avec ses terrains anciens et ses reliefs puissants, accentués encore par le volcanisme, une physionomie insulaire particulièrement nette du côté de l'Est et du Sud. En même temps il s'unit au bassin parisien par la région de transition de la Loire moyenne et s'ouvre, pour ainsi dire, à lui par les plaines intérieures de la Limagne et du Forez.

Toutes les autres régions françaises se rattachent à ces deux-là : au bassin parisien les plaines agricoles et industrielles du Nord, la France maritime et granitique de l'Ouest résumée dans la presqu'île bretonne ; au Massif central, le bassin girondin et la dépression toulousaine, qui se prolonge en plaine côtière le long du golfe du Lion. Enfin, à l'Est, en deçà de nos frontières montagneuses, la longue vallée de la Saône et du Rhône, ouverte sur les plaines du Rhin et de la Méditerranée, commande en même temps les accès et du bassin parisien et du Massif central. Ainsi se complète un ensemble dont la variété, l'harmonie et la cohésion ne sont égalées nulle part en Europe.

De ce qu'au point de vue physique la France et l'Espagne sont aussi différentes qu'il se puisse, il est résulté que leur production aussi est sans analogie. La France très diversifiée, pays du Nord, ne peut produire rien de commun avec l'Espagne, vaste plateau ou plaines monotones, chauffées par le soleil le plus méridional qui éclaire l'Europe. Et si nous trouvons des céréales, de la vigne en France comme en Espagne, nous ne devons pas nous y

tromper : quant aux céréales, c'est dans la quantité que réside la différence qui empêche l'analogie ; quant à la vigne, c'est dans la qualité.

En Espagne, les 7/100 du territoire sont recouverts de forêts et au moins autant de maquis ou « monte bajo ». Quant à la culture proprement dite, le dixième de l'Espagne est d'une fécondité rare, le dixième aussi d'une stérilité absolue. En règle générale, les terres excellentes se trouvent dans les vallées basses, au pourtour de la péninsule ; les médiocres et mauvaises, sur les monts de rebord et surtout sur le haut plateau ; la terre des Espagnes donne tout ce que donnent les pays tempérés, froids, les pays chauds, voire les pays torrides, puisque 40.000 hectares de l'Andalousie mûrissent la canne à sucre. Les céréales occupent les rares plaines des deux Castilles ; les oliviers couvrent environ 900.000 hectares, soit le cinquante-cinquième de la contrée et fournissent annuellement 2.500.000 hectolitres d'huile de médiocre qualité. La vigne s'étend sur 1.400.000 hectares et l'Espagne se place au troisième rang pour la production, après la France et l'Italie. Le riz est cultivé surtout dans les plaines de Valence ; le dattier prospère sur le littoral d'Alicante ; l'oranger, à Valence, à Murcie, en Andalousie. On élève beaucoup en Espagne le grand et le menu bétail.

L'Espagne n'est pas industrielle, mais une de ses grandes contrées, la Catalogne, l'est éminemment. Dans le pays basque, métallurgie fort active, et, dans toutes les villes importantes, de vastes manufactures de tabac et de cigare.

Comme sous-sol, l'Espagne est merveilleusement douée par la nature ; sa richesse minière lui valut jadis de nombreuses invasions, depuis les Phéniciens jusqu'aux Romains. Aucun minéral ne lui manque, et elle possède les plus précieux en quantités presque inépuisables : le fer, le plomb, le cuivre, le zinc, l'étain, le mercure, le soufre et aussi l'argent, l'or, etc... Elle renferme aussi d'importants bassins houillers. Dans le monde entier on connaît les mines de Somorrostro (fer), de Linarès (plomb argentifère), de Rio-Tinto (cuivre), d'Almaden (mercure). Les sources minérales y sont nombreuses (plus de 2.000) et fameuses.

En résumé l'Espagne est au premier rang en Europe par les richesses spontanées de son sol et de son sous-sol, mais presque au dernier rang par l'inertie économique de ses populations.

Sous le rapport minier la France est bien loin d'occuper la première place parmi ses rivales ; seuls les deux trésors souterrains les plus utiles, le fer et la houille, sont en quantité respectable. On trouve des gisements de fer un peu dans tout le territoire ; la houille se rencontre en abondance, mais tous les gisements réunis ne fournissent pas tout le charbon nécessaire à la consommation, qui est obligée de s'approvisionner en Belgique, en Angleterre, en Allemagne, tous pays auxquels la France est inférieure comme production.

La France est au contraire au premier rang comme production agricole. Deux treizièmes seulement du sol res-

tent incultivés. Les grands produits du sol sont : les céréales, les vins, les pommes de terre, les plantes fourragères, les gazons, les foin, les légumes et les jardins ; plus ce que rapportent 9 à 10 millions d'hectares de forêts, taillis et brousse. En nombre rond, les graines et céréales réclament à peu près les 28 centièmes du sol ; cependant la France doit importer quelques millions d'hectolitres de blé chaque année. La vigne couvrait plus de 2 millions d'hectares avant l'invasion du phylloxera ; après une crise terrible, le vignoble s'est relevé et a repris son ancien aspect.

Les céréales sont cultivées dans les plaines de la Brie et de la Beauce (blé), en Bretagne et sur le plateau central (orge), dans le bassin de la Garonne (maïs) ; le vin, dans le Bas-Languedoc, le Bordelais, la Bourgogne, la Champagne ; les prairies abondent en Normandie, Bretagne, Berry ; les hautes montagnes ont de hauts pâturages ; la France élève une grande quantité de gros et de petit bétail.

Quant à l'industrie, Paris, lieu de convergence des voies de communication de toutes sortes, est devenue la reine des villes industrielles de France. Dans l'extrême septentrion, la présence de la houille, la très grande richesse et l'excellente exploitation du sol, l'abondance de la main-d'œuvre, ont fait naître une des plus puissantes industries qu'il y ait et dont témoignent les noms de Lille, Roubaix, Tourcoing, Anzin, Saint-Gobain. Dans les Ardennes la draperie de Sedan, la métallurgie, les ardoisières. En Lorraine, d'énormes usines à fer et la cristallerie de Baccarat.

En Champagne, Reims et ses draperies. En Normandie, une autre grande draperie, Elbeuf et des tissages à l'infini sur les admirables ruisseaux des environs. Entre la Loire, la Manche et l'Océan, des ardoisières, des usines à fer, des tissages. En Bourgogne, le Creusot. En Franche-Comté, l'horlogerie. A Lyon et à Saint-Etienne, les soieries et, dans les départements voisins des Alpes et des Cévennes, l'industrie de l'élevage des vers. Dans le Centre, les industries de Commentry suscitées par la houille, les faïences de Nevers, les porcelaines de Limoges, les tapis d'Aubusson. Autour d'Angoulême, les papeteries sur les ruisseaux environnants. En Guyenne et Languedoc, Decazeville, Carmaux, Alais. A Marseille, les savons, et, sur les côtes de la Provence, les jardins d'herbes odorantes et de fleurs, dont les produits sont utilisés par la parfumerie.

D'une manière générale la France a la primauté en Europe pour les industries de luxe et possède un sol excellent médiocrement exploité.

Rapprochement naturel aussi parfait que possible, natures physiques et par conséquent productions aussi différentes que possible doivent évidemment créer entre la France et l'Espagne un courant de relations économiques intense. Les mers communes aux deux nations seront sillonnées de navires reliant les ports français aux ports espagnols : nous ne nous en occuperons pas. La frontière territoriale commune, la seule pour l'Espagne, semble aussi devoir être traversée par de nombreuses routes, antique voie commerciale, et par de multiples chemins

de fer, moyen moderne des communications de tout genre : c'est cette frontière territoriale ou plutôt les voies ferrées qui la traverseront qui feront l'objet de notre étude. Mais déjà ne s'étonne-t-on pas qu'il faille parler au futur ? L'époque qui voit relier par voies ferrées Pétersbourg à Vladivostok, le Cap au Caire n'a donc pas vu relier de la même façon Toulouse à Saragosse ?

Une étude géographique sommaire de la région frontière et l'histoire des tentatives faites pour établir des chemins de fer entre la France et l'Espagne nous feront comprendre pourquoi, si invraisemblable que cela puisse paraître, nul n'est encore en exploitation.

CHAPITRE II

LES PYRÉNÉES. — ÉTUDE PHYSIQUE. — CONSÉQUENCES.

LES ROUTES.

La chaîne franco-espagnole, ou Pyrénées proprement dites, s'étend du cap Cerbère à l'Est, aux confins des provinces basques vers l'embouchure de la Bidassoa à l'Ouest. Sa longueur totale en ligne droite est de 430 kilomètres environ et sa largeur approximative de 150 kilomètres.

L'ordonnance générale du bossellement pyrénéen est relativement simple. Des plissements plus ou moins réguliers et des chaînes obliques par rapport à sa direction principale le composent. Son ossature est formée d'éléments géologiques divers, parmi lesquels les terrains anciens prédominent. Sa ligne de faite, inégalement répartie entre les deux versants de la chaîne, est profondément dentelée, entrecoupée de fractures, de ploiments aux contours accentués et de nombreux rejets. Des roches primitives, d'apparence schisteuse, appartenant en majeure partie aux terrains silurien et devonien, qui constituent l'ossature principale du bombement pyrénéen, entourent les granits, les porphyres et les gneiss. Ces masses compactes de terrains primitifs forment de longues traînées d'affleurement en des points fort nombreux de la chaîne franco-espagnole.

L'orientation moyenne des Pyrénées est de l'Est à l'Ouest ; mais elles sont formées de chaînons obliques par rapport à la direction générale de cet ensemble orographique. Sur un très grand nombre de points, les deux versants de ce bossellement terrestre offrent des aspects tout à fait différents. En s'élevant suffisamment au pied des contreforts qui meurent dans les plaines de France, ces montagnes font l'effet d'une barrière colossale, entrecoupée de gigantesques ravinements ; le versant qui regarde la Catalogne, l'Aragon, la Navarre renferme également de très hautes montagnes, mais aux confins des plaines espagnoles, les déclivités paraissent moins accentuées.

Quoique fortement écrêtées, usées par les intempéries qui leur ont fait perdre une partie considérable de leur élévation primitive, des reliefs de très grande allure émergent encore de ce vaste ensemble de monts ruinés. A son extrémité orientale, la chaîne pyrénéenne surgit du sein de la Méditerranée. Elle s'élève faiblement jusqu'au col de Perthus. Ne présentant ensuite que des saillies aux formes arrondies, surmontées de plateaux couverts de pâturages, sa hauteur augmente assez rapidement au Sud et au Sud-Est de la vallée de la Têt où l'on voit des sommets dépasser 2.000 mètres. Au Puigmal (2.902), au Canigou (2.785), au Carlitt (2.921) les formes hardies s'accroissent. Plus loin se dressent innombrables les pics déchiquetés de Catalogne, d'Andorre, et du département de l'Ariège à la frontière duquel le pic d'Estats (3.145) domine de 65 mè-

tres son puissant voisin le Montcalm. Du Montcalm à la vallée de la Garonne la hauteur moyenne de la ligne de faite se maintient à 2.500 mètres, hauteur que dépasse de 339 mètres, dans cette région élevée, le sommet pyramidal du Mont Vallier.

La chaîne internationale atteint sa plus grande altitude en Espagne, à l'extrême limite de l'Aragon et de la Catalogne, dans le massif central de « los Montes-Maldittos » où le pic d'Aneto, point culminant des Pyrénées, dresse sa cime granitique à 3.404 mètres d'altitude.

A l'Ouest des monts-Maudits s'élève la masse imposante des Posets et du Perdighero. Plus loin on trouve successivement les massifs d'Oo, de Clarabide, de la Pez, de Néouvielle, de Troumouse, du Mont Perdu, du Vignemale et du Balaïtous, régions sublimes où les cimes altières, couvertes de glaciers, dépassent pour la plupart 3.000 mètres d'altitude. Comme des sentinelles avancées, les protubérances colossales du pic du midi de Bigorre et du Cotiella, se dressent au Nord et au Sud de la chaîne.

A partir de la vallée d'Azun, en allant toujours vers l'Occident, les montagnes diminuent progressivement de hauteur ; néanmoins le massif du Gabizos monte à 2.684 mètres, le pic du midi d'Ossau à 2.885 mètres, tandis que « los Lujes de Palas » avoisinent 3.000 mètres. Puis les crêtes s'abaissent rapidement vers l'Océan. Leur plus forte saillie, le pic d'Anie, n'a plus que 2.504 mètres. L'Ahunmendi des habitants du pays basque et les sommités de

la chaîne franco-espagnole finissent à 900 mètres de hauteur avec la Rhune.

Si nous quittons les hauteurs pour visiter les vallées, nous les trouvons fort nombreuses. Parmi les plus importantes on peut citer, en allant de l'Est à l'Ouest, celles du Tech, de la Têt, de l'Aude, de l'Ariège, du Salat, de la Garonne, d'Aure, de Campan, de Gavarnie, de Cauterets, d'Azun, d'Ossau, d'Oloron, etc..., sur le versant français ; et celles de la Muga, du Ter, d'Andorre, du Paillas, du Ribagorzana, de l'Essera, du Cinca, de Broto, de Canfranc, etc..., sur le versant espagnol. Elles sont en général perpendiculaires à la ligne de faite : ce sont les vallées d'érosion ; parfois cependant elles demeurent sur une certaine longueur parallèles à cette ligne : ce sont les vallées de déchirement. La plupart sont disposées en biefs successifs, séparées par des rapides ou des chutes appelés « escales » et « congosts » par les Espagnols. A la naissance quelques-unes renferment de vastes amphithéâtres naturels très profonds entourés de hautes murailles verticales surmontées de talus formant de gigantesques gradins ; les montagnards les appellent des oules ou des cirques. Dans les basses régions montagneuses, l'érosion et l'alluvionnement ont atténué ces ressauts successifs, mais leur trace persiste toujours.

Les Pyrénées possèdent d'innombrables lacs (1), parfois

(1) Un des plus importants, l'étang de Lanoux au pied du Carlitt, doit fournir l'électricité au transpyrénéen Ax-Ripoll. D'une façon

gelés durant toute l'année à cause de leur incroyable altitude ; ils sont provoqués par la disposition en escalier qu'affectent les vallées.

Les glaciers, préhistoriquement fort considérables, sont en faible étendue de nos jours et ne commencent qu'à 2.500 mètres d'altitude.

Quant aux cours d'eau, ils sont aussi nombreux que les vallées ; sur le versant français ils se jettent pour la plupart dans l'Océan ; sur le versant espagnol, dans la Méditerranée. Le déboisement et l'absence de glaciers considérables rendent leur débit éminemment irrégulier et torrentueux (1).

L'altitude considérable des échancrures naturelles est une des caractéristiques des Pyrénées qui, moins élevées que les Alpes, ont toujours été considérées comme plus difficiles à franchir. Les seules ouvertures, passages d'accès parfois très difficile, sont appelées « ports » sur la crête frontière, « cols » entre deux vallées d'un même versant, « hourques » ou « hourquettes » lorsqu'elles relient des vallons de moindre importance. Les plus importants des passages ainsi définis sont les cols et ports de Perthus, de la Perche, de Tosas, de Puymaurens, dans les Pyrénées orientales ; de Salau, de Viella, de la Bounaïga, du Pla de

générale ils seront mis à contribution dans ce sens pour les trois lignes adoptées.

(1) Les Pyrénées occidentales plus boisées et extraordinairement arrosées par les pluies possèdent des « gaves » plus réguliers que les torrents nés dans les sauvages et sèches Pyrénées orientales.

Béret, de Glère, de Soncourt, de Gavarnie, dans les Pyrénées centrales ; de Somport, d'Ourdayté, des Aldudes et de Maya dans les Pyrénées occidentales. La plupart sont compris entre 2.000 et 2.500 mètres d'altitude ; la morne échancrure du Port d'Oô dépasse 3.000 mètres de hauteur.

En résumé donc la frontière franco-espagnole, la seule frontière territoriale de l'Espagne, se présente comme une chaîne de montagnes dépassée seulement en Europe par les Alpes, sinon pour la hauteur de son plus haut sommet (1), du moins pour l'altitude moyenne de ses pics et surtout pour l'importance de ses escarpements. Moins qu'à celles-ci même, la nature lui a donné de passages entre les deux versants. Bien plus, par les quelque 120 kilomètres d'étendue sur lesquels se développent les contreforts espagnols, elle semble avoir voulu écarter de l'esprit des peuples ibériques toute idée de se rapprocher des populations françaises, et elle a élevé au Sud de celles-ci une barrière si abrupte que c'est à cause de sa pente vertigineuse que nos populations méridionales renoncent à la franchir.

Les conditions physiques de la frontière franco-espagnole expliquent donc dans une certaine mesure qu'encore aujourd'hui nul chemin de fer n'existe dans les 400 kilomètres qui séparent à vol d'oiseau Irun de Port-Bou ; et si nous ne savions pas les communications rapides établies entre les versants de la chaîne, plus redoutable, des Alpes,

(1) La Sierra Nevada atteint 3,381 mètres ; le pic d'Aneto ne dépasse pas 3,404.

nous trouverions même naturelle cette absence de voies ferrées. Mais à cause de cet exemple donné par la chaîne maîtresse de l'Europe, nous sommes forcés de chercher ailleurs les véritables et définitives causes du retard jusqu'à nos jours de la construction d'une ligne ferrée à travers les Pyrénées centrales. Nous allons donc retracer l'histoire des tentatives faites dans ce sens — et elles furent nombreuses. Auparavant toutefois, résumons ce que sont et ce que furent à travers les Pyrénées les voies de communication ordinaires. Un intérêt puissant s'y rattache en effet, les régions possédant déjà des chemins de communication étant forcément les plus avancées dans la voie des progrès économiques, donc celles où le chemin de fer donnera naissance au trafic le plus intense.

Des routes régulièrement empierrées existent et d'autres seront prochainement terminées en plusieurs points de la frontière des Pyrénées (1). L'époque exclusivement militaire du premier Empire n'a pas hésité à classer huit grandes routes nationales (en moyenne à 50 ou 60 kilomètres l'une de l'autre) entre les routes 9 et 10 qui passent à Perpignan et à Bayonne. Ces huit routes (par les vallées de la Nive, d'Aspe, d'Aure, de Luchon et du Tech) sont

(1) Au XVIII^e siècle, un intendant du nom de d'Etigny conçoit déjà l'idée de relier par une route à travers les Pyrénées, les capitales des deux royaumes de France et d'Espagne. Voir abbé François Marsan, « Un projet de route transpyrénéenne à la fin du XVIII^e siècle » (*Bulletin de géographie historique et descriptive*, 1899, n^o 3, p. 439). Yanoli, ingénieur à Toulouse, profite du passage de Napoléon dans sa ville pour lui présenter un projet analogue : l'Empereur s'y intéressa, mais les plans furent toutefois abandonnés.

actuellement terminées en Espagne et en France, à l'exception de celles d'Aure, de Luchon et du Tech sur le versant espagnol ; d'autres sont sur le point de leur être ajoutées.

Ainsi de l'Est à l'Ouest on trouve d'abord la route du Perthus, la plus ancienne sans doute puisqu'y passait la Via Domitia reliant Rome à Gadès en Andalousie. Elle relie Perpignan à Figueras en Catalogne et ne s'élève pas à plus de 900 mètres : c'est à peine une route de montagne.

Une seconde route prend naissance en Catalogne à Ripoll, station du chemin de fer de Barcelone à San-Juan de las Abadesas, se dirige vers le Nord à travers les vallées du Freser et du Rigart pour franchir le col de Tosas à 1.800 mètres d'altitude, descend à Puigcerda et arrive à la frontière au pont de Bourg-Madame. Là elle se soude à trois routes françaises, savoir : à la route nationale n° 20 remontant la vallée de Carol, passant au col de Puymaurens (1.907 m.), à la station d'Ax-les-Thermes point terminus actuel de la ligne Toulouse-vallée de l'Ariège ; et à deux routes arrivant ensemble à travers la Cerdagne jusqu'à la forteresse de Montlouis située au confluent de la Cerdagne, du Capcir et de la vallée de la Têt, et se bifurquant au delà pour desservir les vallées de l'Aude, qui fait suite au Capcir, et de la Têt.

Une autre route espagnole remontant la vallée du Segre à partir de la station de Lérida (du grand chemin de fer sous-pyrénéen d'Alsasua à Barcelone par Saragosse) peut être considérée comme parvenue à 50 kilomètres de Puig.

cerda, et le terrain est facile au delà ; de sorte que cette voie nouvelle viendra bientôt joindre ses facultés de transport à celles qu'apporte déjà la route du col de Tosas dans la direction générale de Toulouse par la brèche de l'Ariège.

Une route est faite entre la même station de Lérída et Port situé à 43 kilomètres seulement de l'origine des lacets qui escaladent le port de Salau, assez facile, que peu de travaux rendraient accessible aux voitures, et à la base duquel passe en France la route départementale n° 4 de l'Ariège dite de Toulouse en Aragon.

Port est aussi à 70 kilomètres de Viella, chef-lieu de la vallée d'Aran qui appartient à l'Espagne par une anomalie géographique et dont les traités de 1815 ont fait une place d'armes naturelle de l'Espagne contre la France, mais qui est demeurée jusqu'à présent isolée de la péninsule, tandis qu'une route la relie au réseau de nos propres chaussées, au Pont-du-Roy, à 14 kilomètres seulement du chemin de fer de Luchon et 32 kilomètres de la station de Montréjeau (du grand chemin de fer sous-pyrénéen de Toulouse à Bayonne).

Stimulés par la défiance que leur inspire le passé et le fait que les Aranais n'ont eu jusqu'à ce jour de relations suivies qu'avec la France, les Espagnols sont tentés de renouveler entre Port et Viella l'acte de vigueur qui leur a fait entreprendre et terminer en une campagne, au moment le plus grave de la dernière guerre carliste, la belle route de Jaca au Somport. Ici d'ailleurs le terrain, et tout spé-

cialement le col de Bérét, semble se prêter admirablement à pareille entreprise, car il ne présente aucun obstacle et pourrait même, à la suite d'infiniment peu de travaux, donner immédiatement passage aux charrois.

Nous trouvons ensuite la route d'Oloron à Jaca à travers les vallées d'Aspe et de Canfranc et qui franchit le col de Somport à 1.632 mètres d'altitude. Elle est une des plus anciennes puisqu'elle remonte, comme la route du Perthus, à l'époque romaine, époque de prospérité pour les Pyrénées, puisque les mines qu'elles abritent étaient alors exploitées avec une activité inconnue depuis, sauf à l'époque des Sarrasins. La route du Somport est actuellement la route nationale 134 ; c'est avec la route de Puymaurens la seule qui franchisse les Pyrénées dans leur partie élevée.

A partir de cette route les Pyrénées s'abaissent et, à 20 kilomètres l'une de l'autre, nous trouvons celle du col de Roncevaux, de Saint-Jean-Pied-de-Port à Sanguesa et celle de Bayonne à Pampelune, routes presque de plaines en comparaison avec les précédentes.

En résumé la chaîne a de nombreuses routes à ses extrémités et deux seulement dans sa partie centrale. Comme le trafic international par route est presque nul, parce qu'il s'agit surtout entre l'Espagne et la France de transactions correspondant à de très longs parcours et à des matières premières ne pouvant pas supporter de frais de transport considérables, ces routes n'ont d'influence économique que nationale. et, comme toutes les vallées françaises sont desservies par des routes ou chemins, c'est en

Espagne que nous constatons l'influence exercée par les routes sur la prospérité des régions qu'elles traversent ; c'est ainsi que les vallées de Ripoll et de Canfranc leur doivent la prospérité relative dont elles bénéficient. Nous allons voir que ces deux vallées furent en définitive choisies pour les voies internationales dont nous faisons l'étude.

HISTORIQUE

CHAPITRE PREMIER

LES FAITS.

§ 1. — Avant la première Conférence internationale (1855-1884).

C'est en l'année 1855 que l'on étudie pour la première fois la possibilité de chemins de fer à travers les Pyrénées. Un agent français du Trésor espagnol, M. Ferrère, tenta en effet, à cette époque, d'établir le tracé d'une voie possible entre Toulouse et Lerida par les vallées du Salat et du Noguera Pallaresa. En 1857, le ministre des travaux publics français invite deux ingénieurs MM. Bergès et Gallaup à étudier un tracé analogue par le Salat, tandis que MM. Geoffroy et Collet élaboraient un tracé par la vallée d'Aure, M. Colmes de Juillan, un tracé par celle de Gavarnie, enfin M. Boura, un tracé par celle d'Aspe. Mais jusqu'en 1864 (date de l'ouverture du chemin de fer d'Hendaye à Irun) les études tant françaises qu'espagnoles se poursuivirent sans ordre et sans entente,

A la fin de cette même année 1884, le gouvernement espagnol envoie une commission d'ingénieurs dans notre pays pour tenter de concerter à l'avenir les travaux. Cette démarche eut pour résultat l'organisation, en date du 27 mars 1865, par notre ministre des travaux publics, d'un « Service spécial d'études des chemins de fer transpyrénéens ». Les ingénieurs de ce service entreprirent leurs travaux ; des crédits furent mis à leur disposition ; dès cette époque même les départements des Basses-Pyrénées, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne, de l'Ariège, la ville de Luchon allouèrent des subventions pour l'étude des vallées d'Aure, d'Aspe, du Val d'Aran, du Salat, du Port de Vénasque et des tracés qui les adopteraient éventuellement. Ainsi, après une série de conférences officielles entre les ingénieurs des deux nations, où se fixèrent les éléments d'un programme fort net, commencèrent les opérations les plus précises qui devaient dans la suite donner lieu à mille hésitations, comme nous le verrons.

Le directeur du service d'études, M. Decomble, alors ingénieur en chef, établit en 1867 son premier rapport. Ses conclusions se résument dans l'adoption d'un seul chemin transpyrénéen d'Arreau à Monzon par les vallées d'Aure et de la Cinca. Mais la guerre de 1870 vient arrêter le cours des études, et ce n'est que huit ans plus tard en 1875 que le gouvernement espagnol prend l'initiative de faire observer qu'il serait temps de clore la période des relations officielles forcément stériles nouées jusque-là entre

les ingénieurs des deux pays, pour ouvrir celle des relations officielles par le moyen d'une conférence internationale permettant d'aboutir à l'adoption par les gouvernements intéressés de stipulations précises. Le gouvernement français crut devoir opposer un refus à cette proposition. Il craignait que des questions aussi sérieuses et compliquées ne fussent engagées à la légère. Peut-être aussi nos récents malheurs lui faisaient-ils appréhender de s'engager dans de si considérables travaux. Quoi qu'il en soit peu de temps après son attitude change ; en 1878, au moment de l'élaboration du programme de M. Freycinet, il proposa à son tour au gouvernement espagnol l'ouverture d'une conférence internationale officielle ; mais cette fois ce fut au gouvernement espagnol de refuser l'offre du gouvernement français ; il prétexta le refus qui lui avait été opposé en 1875, mais les épreuves qu'il avait subies du chef des guerres carlistes durent aussi entrer pour une certaine part dans cette attitude. D'ailleurs un pas nouveau fut fait à ce même moment, car si le gouvernement refusa la nomination d'une conférence, il fit connaître cependant qu'il ne voyait aucun inconvénient à des relations franchement officielles entre les ingénieurs déjà chargés, des deux côtés de la chaîne, de l'étude des lignes internationales ; il désigna même immédiatement don Eusebio Page, ingénieur en chef des ponts et chaussées espagnol, pour s'aboucher avec M. Decomble, ingénieur en chef des ponts et chaussées français, directeur du service d'études.

A partir de ce moment une grande activité fut déployée

pour la poursuite de la fixation des tracés : dix d'entre eux furent retenus pour la discussion future ; on admit en France : 1° qu'il y avait intérêt à établir non pas un, mais deux transpyrénéens ; 2° que le but à atteindre était à l'Ouest l'amélioration des relations Paris-Madrid, à l'Est la création de relations importantes entre Paris et l'Afrique par Carthagène.

Les ingénieurs furent vite d'accord au point de vue technique. Ils fixèrent à 1.100 mètres l'altitude maxima de la tête française du souterrain de faite et à 1.200 mètres l'altitude maxima de la tête espagnole, afin que l'exploitation ne souffrît pas trop des intempéries et des amoncellements de neige ; l'Espagne bénéficie, on le voit, de l'exposition méridionale de son versant pyrénéen. Les déclivités maxima furent fixées à 33 millimètres par mètre. Le mode de traction envisagé était naturellement la vapeur seule en usage alors.

Nous allons examiner sommairement les divers tracés (1).

I. — *Ligne des Aldudes.*

Elle va de Bayonne à Pampelune. C'est une des plus faciles à exécuter, le passage de la chaîne maîtresse s'y effectuant à une altitude très modérée ; le souterrain de faite n'aurait que cinq à six kilomètres de longueur et naturellement le chiffre des dépenses ne s'élève pas très

(1) Voir la carte,

haut puisqu'il est déterminé d'une façon générale par l'altitude maxima et la longueur du tunnel, mises à part les difficultés accidentelles provenant du resserrement des vallées, donc des tunnels supplémentaires à construire. En supposant exécuté en territoire espagnol important raccourci de Baïdes à Castejon, la ligne des Aldudes diminue le trajet de Paris à Madrid de 187 kilomètres puisque de 1.460 kilomètres par Hendaye et Irun, il est réduit à 1.273. Ce tracé a toutefois été écarté par l'unanimité des techniciens et économistes ; il n'est pas en effet un véritable transpyrénéen, mais simplement une bonne rectification de la ligne en exploitation de Paris à Madrid ; il ne répond à aucun besoin nouveau. Notons l'hostilité toute spéciale de l'Espagne contre ce tracé : elle attache en effet une importance essentielle à l'établissement de communications directes entre l'Aragon et notre Sud-Ouest, ce que ne réalise pas la ligne des Aldudes qui a sa tête espagnole en Navarre.

II. — *Ligne Mauléon-Roncal.*

M. Decomble a défendu ardemment ce tracé ; il estima en effet qu'il est le meilleur transpyrénéen occidental, et pour cela le compara à ses voisins : la ligne des Aldudes et celle d'Oloron à Jaca. Il conclut de la comparaison que le tracé Mauléon-Roncal est le plus économique à construire et le plus avantageux à exploiter. Si l'on suppose toujours exécuté le raccourci espagnol de Castejon à Baïdes, on obtient une diminution de 173 kilomètres sur

la distance Paris à Madrid via Irun-Hendaye, ce qui ramène à 1.287 kilomètres la distance actuelle de 1.460.

Le gouvernement espagnol s'est toujours opposé à l'adoption de ce tracé de la façon la plus formelle ; il estime en effet qu'il offre au point de vue stratégique les plus graves inconvénients pour la péninsule (1).

III. — *Ligne Oloron-Jaca.*

Cette ligne a sa tête française à Oloron ; elle suit ensuite la vallée d'Aspe, traverse les Pyrénées sous le col de Somport, passe à Canfranc et aboutit à Jaca dans le Haut-Aragon. De tous temps le Somport a été une porte fréquentée par les rouliers et muletiers entre les deux pays ; lorsque la route carrossable actuelle fut inaugurée, les populations françaises de la vallée d'Aspe furent en fête ; les populations aragonaises furent d'abord plus réservées ; elles reconnurent ensuite que leur intérêt était de prolonger la route sur leur territoire, ce qu'elles firent sans tarder, et aussitôt un charroi des plus importants s'établit par la route internationale du Somport, qui, en 1874, enregistrait une circulation de 8.000 tonnes. A cette époque éclate la guerre civile en Espagne ; mais elle ne sert qu'à rendre manifeste la nécessité d'établir un chemin de fer interna-

(1) D'une façon générale, l'administration militaire s'est toujours montrée très prudente. Pourtant n'est-ce pas le général Deffis lui-même qui dans son rapport déclare : « Toutes les considérations d'ordre militaire disparaissent d'ailleurs devant le fait suivant : quelques kilogrammes de dynamite à quelques mètres de la sortie du tunnel détruiront le passage » (Saint-Cyr, 1884).

tional reliant Oloron à Jaca ; une seule vallée espagnole des Pyrénées avait en effet échappé à l'insurrection, celle de Canfranc, et ce fut par le Somport seulement que purent être continuées les relations commerciales entre la France et le Nord de l'Espagne ; ce loyalisme créa pour la branche cadette espagnole une dette politique envers les populations de la vallée en question. En France, lorsqu'on s'occupa de la construction du troisième réseau d'intérêt général, le chemin de fer d'Oloron à Bedous fut classé comme amorce d'un futur transpyrénéen.

Quant aux avantages présentés par la ligne, ils sont assez problématiques. En supposant construit en territoire français le raccourci de Salies-de-Béarn à Oloron, la distance Paris-Madrid est de 1.435 kilomètres ; elle est de 1.457 en passant par Pau. Les raccourcis respectifs par rapport aux 1.460 kilomètres de la ligne par Hendaye-Irun sont donc de 35 et trois kilomètres.

La France se désintéressait donc de cette ligne ; l'Espagne au contraire la considérait comme essentielle et même comme seule désirable.

IV. — *Ligne de Gavarnie.*

Ce tracé emprunte les vallées de Gavarnie et de l'Ara ; il présente de très sérieuses difficultés ; le tunnel de faite, établi à une hauteur telle que ni les neiges ni les avalanches ne le gênent trop, c'est-à-dire à 1.005 mètres d'altitude sur le versant français et 1.035 sur le versant espagnol, aurait environ 17 kilomètres de longueur et coûterait en-

viron 77.000.000 de francs. D'ailleurs la ligne Gavarnie ne présente aucun avantage spécial et les tracés voisins lui sont bien supérieurs aux points de vue des frais de construction et du courant commercial à provoquer.

V. — *Ligne de la vallée d'Aure.*

Cette ligne relie Arreau à Monzon ; elle emprunte en France la vallée d'Aure ou vallée de la Neste et en Espagne la vallée du Cinca. Le port de Soncourt sert de trait d'union.

Ce tracé fut un des premiers étudiés ; M. Decomble notamment, partisan de la construction d'un seul transpyrénéen, lui donna ses préférences ; il est certain que cette ligne répondrait le mieux possible, dans ce cas, aux intérêts français et espagnols en jeu.

Bien que parfaitement centrale, elle ne se heurte pas à des difficultés techniques considérables, surtout si on lui compare les tracés voisins de Gavarnie et Luchon. Evidemment le tunnel de faite est calculé de 12 kilomètres de longueur, mais les terrains d'accès sont faciles à aménager, ce qui réduit les frais dans une forte proportion. Supposons construite la ligne d'Auch à Lannemezan : la distance de Paris à Madrid est réduite alors de 46 kilomètres par rapport à la direction Hendaye-Irun (1.414 au lieu de 1.460), et celle de Paris à Carthagène, de 101 kilomètres par rapport à la direction Neussargues (1.626 au lieu de 1.727).

Cette ligne est, de plus, susceptible d'étendre son action

à de grandes distances et de donner une recette kilométrique relativement élevée, à condition qu'elle soit seule ligne transpyrénéenne ; il est bien évident qu'une ligne plus occidentale lui enlèverait le trafic Paris-Madrid, et une ligne plus orientale, le trafic Paris-Barcelone.

VI. — *Ligne de Luchon.*

Ce tracé, comme le précédent, fut un des plus désirés et des mieux défendus ; comme le précédent il implique la condition d'être la seule voie transpyrénéenne : sur la carte il est absolument équidistant de la Méditerranée et de l'Océan.

Diverses variantes ont été étudiées ; la meilleure parut être celle qui emprunte la vallée de la Pique, puis passe sous le col de Glère par un tunnel de 13 kilomètres de longueur et aboutit à Monzon en suivant la vallée de l'Essera. Cette vallée espagnole se trouve être facile à aménager en vue du passage d'une voie ferrée, au contraire des vallées voisines. Un seul « congost » important exigerait de considérables travaux d'art. La population est assez dense et les éléments de trafic fort nombreux.

En France au contraire les difficultés techniques sont accumulées : resserrement de la vallée, et surtout lits d'avalanche, éboulis périodiques rendraient la construction difficile et l'exploitation très chère et dangereuse. Aussi ce tracé n'a-t-il pu être sérieusement discuté malgré l'énergie dépensée par les populations luchonnaises pour le soutenir.

Il réduit le trajet Paris-Madrid de 25 kilomètres (1.435 au lieu de 1.460) et de 80 kilomètres celui de Paris à Carthagène (1.647 au lieu de 1.727). Ces abréviations sont donc moindres que dans le tracé Arreau-Monzon et les difficultés techniques sont plus grandes. On a fait observer toutefois en faveur de la ligne que Luchon, « la Reine des Pyrénées », attire chaque année une foule immense de touristes et baigneurs par ses eaux et la beauté de son site, ce qui créerait un trafic de voyageurs plus important que sur toute autre voie transpyrénéenne.

VII. -- *Ligne du Val d'Aran.*

On sait que par une anomalie inexplicable la haute vallée de la Garonne ou « Val d'Aran » appartient à l'Espagne dont pourtant elle est séparée par la chaîne principale, en sorte que les populations aranaïses ne peuvent communiquer avec la nation dont elles font partie que pendant cinq mois de l'année ; la neige accumulée pendant les sept autres mois les sépare mieux de l'Espagne que la frontière ne les sépare de la France. Le tunnel principal et la partie montagneuse de la ligne incomberaient donc en totalité sur les deux versants au gouvernement espagnol. Le projet étudié fait partir la ligne de la station de Chaum sur la ligne de Montréjeau à Luchon ; elle passe à Saint-Béat, entre en Espagne au Pont-du-Roi, remonte la vallée de la Garonne, franchit la chaîne principale au Pla-de-Béret et aboutit à Lerida en empruntant la vallée du Noguera-Pallaresa. Ce souterrain de faite serait fort long et fort coûteux.

teux pour l'Espagne si elle tenait à en établir la tête Nord à une altitude maxima de 1.100 mètres. Mais on a pensé à faire franchir la chaîne à ciel ouvert au Pla-de-Béret à 1.880 mètres d'altitude au moyen de lacets protégés par des talus contre l'amoncellement des neiges ; seulement un tracé semblable ne peut créer une ligne internationale à grande vitesse et à trafic considérable. On a étudié d'autres variantes par les ports de la Bounaïga et de Viella, mais elles furent abandonnées.

Le conseil général de la Haute-Garonne a très vivement réclamé l'adoption de cette ligne ; dans sa séance du 17 avril 1880, il a même offert une subvention de 20.000 francs par kilomètre. Nous verrons que l'Espagne aussi a désiré l'exécution de ce tracé.

Les dépenses de la France seraient littéralement insignifiantes puisqu'elles n'atteindraient que quelques millions : la partie qui lui incombe est en effet en plaine et ne comporte aucun fragment du tunnel principal. Mais notre génie militaire a considéré l'exécution de la ligne comme constituant un péril national : elle permettrait, dit-il, la concentration dans le Val d'Aran d'un corps d'armée espagnol, et celui-ci arriverait dans la basse vallée de la Garonne sans rencontrer le moindre obstacle naturel.

Rien ne peut du reste empêcher l'Espagne d'exécuter ce projet jusqu'au Pont-du-Roi où l'on trouve une route nationale française, et d'en tirer ainsi tout l'avantage militaire redouté par la France.

VIII. — *Ligne de Saint-Girons à Lerida.*

C'est une des premières dont la construction fut envisagée. Le tracé part de Saint-Girons, remonte la vallée du Salat, passe à Oust, franchit la chaîne principale au col de Salau dans un souterrain de faite de 8 kilomètres de long ; puis descend la vallée espagnole du Noguera-Pallaresa pour aboutir à Lerida.

Cette ligne très centrale encore, n'offre aucun avantage pour le parcours Paris-Madrid, mais elle réduit la distance Paris-Carthagène de 88 kilomètres par rapport à la ligne viâ Neussargues (1.639 au lieu de 1.727). Sur le versant français les conditions techniques sont excellentes. Mais par contre sur le versant espagnol il y a 160 kilomètres de voie à construire de Lerida à Esterri dans une vallée très difficile et semée de défilés.

IX. — *Ligne de Vic-Dessos.*

On a étudié diverses variantes de ce tracé ; celui dont l'étude fut le plus poussée part de Tarascon-sur-Ariège, station de la ligne de Toulouse à Ax-les-Thermes, gagne par un souterrain de 16.600 mètres sous la chaîne principale la vallée espagnole de Ferrère et rejoint à Llaborsi la ligne précédente de Saint-Girons à Lerida.

Ce tracé est bien inférieur au précédent. La dépense est excessive et l'intérêt commercial qui s'y rattache, des plus faibles. Il n'en a jamais été sérieusement question.

X. — *Ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll.*

La direction adoptée par ce tracé avait dès les premiers temps retenu l'attention des ingénieurs : c'était là que le nombre de kilomètres de voies à construire était le moindre. En France la ligne de Toulouse à Ax allait être terminée, et en Espagne la ligne de Barcelone à San Juan de las Abadesas possédait une station, Ripoll, située à une cinquantaine de kilomètres seulement de la frontière. Mais les ingénieurs firent observer que le tracé avait l'inconvénient de comporter deux longs tunnels sous les massifs de Puymaurens en France et la Sierra de Cadi en Espagne aux cols respectifs de Puymaurens (1.937 mètres) et de Tosas (1.715 mètres). De plus la forme ronde du col de Puymaurens exigerait, si l'on ne voulait s'élever à plus de 1.100 mètres d'altitude, un tunnel de 16 kilomètres de longueur. Aussi cette ligne fut-elle repoussée à cette époque par tout le monde, d'autant que le seul raccourci avantageux qu'elle présentait était dans la direction de Barcelone, ville avec laquelle le chemin de fer de Cerbère nous mettait suffisamment en communication.

Tels étaient, sommairement résumés, les divers tracés étudiés vers 1880.

Le Conseil général des ponts et chaussées fit un examen général de la question dans sa séance du 24 avril 1882. Ses conclusions furent celles des ingénieurs du service des ponts et chaussées, savoir : qu'il y avait lieu de cons-

truire deux lignes transpyrénéennes ; que l'une, à l'Ouest de la chaîne, réaliserait une amélioration dans les relations Paris-Madrid, l'autre, à l'Est, une amélioration dans les relations Paris-Carthagène. Le Conseil désigna comme ayant ses préférences les tracés Mauléon-Roncal et Saint-Girons-Lerida.

En Espagne, le Parlement fut saisi d'une demande de concession d'un chemin de fer passant à travers la vallée de Canfranc et du Gallego. Le 5 janvier 1882, une loi fut promulguée qui décidait la construction d'une voie ferrée d'Iluesca à la frontière française par Canfranc. Le 6 octobre de la même année, elle fut concédée à MM. Ioego Figueras Mairal et Juan Navarro de Iturren, agissant au nom de la Société anonyme aragonaise. Le roi d'Espagne inaugura lui-même les travaux avec solennité quelques semaines plus tard ; il était évident que le gouvernement espagnol cherchait à créer des motifs d'impossibilité de refus de la part du gouvernement français, de la ligne à laquelle il tenait, nous le savons, par dessus toutes les autres.

En France on se contentait encore de poursuivre les travaux d'études ; le 8 novembre 1883, le Conseil général des ponts et chaussées émet un nouvel avis confirmant celui du 24 avril 1882 quant à l'adoption désirable des lignes Mauléon Roncal, Saint-Girons-Lerida.

Enfin en 1883 les négociations diplomatiques depuis longtemps déjà engagées des deux côtés des Pyrénées aboutirent à la nomination d'une commission internationale

ayant le pouvoir de choisir entre les tracés proposés. La cause immédiate de cette nomination se rattache à l'anecdote suivante : en 1883, le roi d'Espagne, quelques jours avant son entrée en France pour un voyage officiel, parada à Strasbourg en uniforme prussien. Reçu par les Parisiens à coups de sifflets, le dîner à la présidence menaçait d'être le plus froid du monde. Pour rompre la glace et dérider le monarque, on essaya de parler au roi de la ligne de Canfranc à laquelle il tenait beaucoup, et l'on s'engagea aimablement à reprendre définitivement les négociations.

**§ 2. — La première Conférence internationale
(1884).**

Au moment de l'ouverture de la Conférence internationale de 1884, les délégués français et espagnols reçurent de leurs gouvernements respectifs (1) des instructions absolument sans points communs. La première Conférence eut lieu le 16 février 1884 à Pau.

Les délégués français, conformément aux avis émis par le Conseil général des ponts et chaussées, demandaient la construction de deux lignes internationales, Mauléon-Roncal en vue des relations Paris-Madrid ; Saint-Girons-Lerida en vue des relations Paris-Carthagène (2).

(1) Les délégués étaient respectivement, pour la France et l'Espagne : MM. Croizette-Desnoyers, inspecteur général des ponts et chaussées, le général Peaucellier et Paillard-Ducéré, conseillers d'ambassade ; MM. le général marquis de la Villa Antonia, Alvarez y Nunez, inspecteur général des travaux publics et de Arellano, premier secrétaire d'ambassade.

(2) Voir la « Note sur les propositions à soumettre à la Conférence

Les délégués espagnols ne demandaient qu'une seule ligne internationale, celle de Jaca à Oloron pour satisfaire les exigences immédiates du trafic aragonais avec notre Sud-Ouest ; mais au cas où la France exigerait une ligne orientale, ils devaient proposer la ligne du Val d'Aran (1).

Les arguments des délégués français furent les suivants : les lignes à construire coûteraient fort cher ; il fallait donc récupérer ces dépenses par un trafic à longues distances, seul rémunérateur, et relier entre eux de la façon la plus fertile les centres économiques principaux des deux pays. Ainsi ils établissaient la supériorité du tracé Mauléon-Roncal sur le tracé Oloron-Jaca, celui-ci donnant entre Paris et Madrid un raccourci bien plus important que celui-là, ce qui le rend susceptible d'une plus grande zone de trafic ; de plus ce même tracé Mauléon-Roncal comporte un tunnel de faite plus court de 2.534 mètres que celui de la vallée d'Aspe ; comme d'autre part son altitude est moindre de 200 mètres environ, les frais se réduisent de la somme non négligeable de treize millions, et le transit est sûr de n'avoir point à souffrir de l'amoncellement des neiges.

Les arguments des députés espagnols étaient : qu'un courant commercial ne peut être dévié ainsi de gaité de cœur ; or un courant naturel de trafic est établi de tous

internationale par les délégués du gouvernement français » signée par eux à Pau le 16 février 1884.

(1) Voir la « Note sur les propositions à soumettre à la Conférence internationale par les délégués du gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Espagne », signée par eux à Pau le 18 février 1884.

temps par le col de Somport, à ce point puissant qu'il a nécessité la construction d'une grande route carrossable dont les Pyrénées sont pourtant si peu outillées ; c'est que l'Aragon, dirent-ils, est « le plus riche et florissant pays du Nord de l'Espagne » (1). D'ailleurs l'Espagne doit reconnaître, puisqu'elle en a l'occasion, la fidélité inébranlable des populations aragonaises « au Roi et à la patrie ». Le gouvernement et les Cortès se sont rappelé ces circonstances et ont déferé aux désirs d'une région aussi intéressante en accordant la concession d'une ligne de chemin de fer que l'Aragon considère comme la seule qui pourrait desservir ses véritables intérêts ; le roi s'empressa d'inaugurer les travaux, faisant ainsi concevoir des espérances qu'il n'était plus possible d'abandonner. De plus le tracé Mauléon-Roncal ne pourrait avoir d'effet vraiment utile qu'à condition que l'Espagne construisît des raccourcis très onéreux, et notamment celui de Baïdes à Castejon. Enfin le représentant du ministre de la guerre s'opposa personnellement à l'adoption de la ligne Mauléon-Roncal comme dangereux au point de vue stratégique pour l'Espagne (nous savons ce qu'il faut penser de ces dangers).

Il n'y eut pas plus d'entente pour la ligne orientale ; voyant en effet les délégués français considérer comme indispensable la construction de deux transpyrénéens, les délégués espagnols, suivant les instructions de leur gouvernement, proposèrent l'adoption de la ligne du Val d'A-

(1) M. de Arellano, séance du 18 février.

ran. Leurs arguments étaient le désir de l'Espagne de réunir matériellement au royaume les populations araignaises jusque-là espagnoles de nom seulement (1). Ils faisaient observer en outre, en comparant cette ligne à celle de Saint-Girons réclamée par les délégués français, que les frais étaient dérisoires pour la France qui n'aurait que 15 kilomètres de voie à établir en plaine entre Chaum et Pont-du-Roi, au lieu de 39 kilomètres par Saint-Girons, et que l'Espagne se chargerait seule du tunnel de faite qui, par Saint-Girons, incomberait pour moitié à la France, ce qui lui épargnerait la percée de quatre kilomètres de souterrain.

Les délégués français firent observer que la ligne du Val d'Aran allongeait beaucoup la distance kilométrique de Toulouse à Lerida et exigeait en territoire espagnol un tunnel d'une longueur exceptionnelle ; au cas où l'on acceptait l'hypothèse du passage du col à ciel ouvert, l'altitude très élevée de ce dernier rendrait impossible l'exploitation de la ligne pendant la majeure partie de l'année par suite de l'amoncellement des neiges. Enfin le délégué du ministre de la guerre français s'opposa formellement, au nom de son gouvernement, à l'adoption de cette ligne : elle présentait, dit-il, les plus graves inconvénients pour la République au point de vue stratégique ; l'Espagne pourrait en effet concentrer dans le Val d'Aran plusieurs corps d'armée qui, la guerre déclarée, descen-

(1) On ne voit pas ce qui empêcherait l'Espagne de réaliser son désir ; la France n'a rien à voir dans la construction d'un chemin de fer traversant les Pyrénées pour desservir le Val d'Aran.

draient vers le Languedoc en suivant la plaine de la Garonne et envahiraient ainsi le pays sans être arrêtés par le moindre obstacle naturel.

Deux séries de conférences qui eurent lieu à Pau du 16 au 25 février 1884 et à Paris, au ministère des affaires étrangères, du 17 mai au 5 juin 1884, n'amenèrent aucune entente, les représentants des deux nations maintenant leurs prétentions respectives. La situation menaçait de s'éterniser lorsque la commission décida de se transporter sur les lieux pour étudier, dans une tournée le long de la frontière, les passages et tracés proposés. Elle partit donc de Paris le 7 juin 1884, s'arrêta à Toulouse et de là se rendit à Saint-Girons, remonta la vallée du Salat, franchit la chaîne maîtresse au col de Salau, entra en Espagne et descendit à Esterri. De là, elle se rendit à Viella en franchissant le port de la Bounaïga et le Pla de Béret ; elle descendit la vallée de la Garonne et étudia ainsi le tracé du Val d'Aran ; elle traversa la frontière à Pont-du-Roi et, après avoir pris le chemin de fer à Marignac, arriva à Luchon le 12 juin. De là, elle rayonna pour inspecter les diverses variantes des projets passant par cette localité. Elle ne franchit pas cette fois la frontière, mais restant en territoire français, elle gagna Arreau. Là également, elle rayonna, mais ne franchit pas la frontière ; le mauvais temps du reste la gênait dans ses études. Elle se rendit à Pau par Bagnères-de-Bigorre et, après quatre journées de repos, gagna Mauléon en touchant seulement Oloron où elle ne s'arrêta pas. Le 20 juin, le temps se remit définitivement

au beau, ce qui lui permit de se rendre à Roncal. Puis elle se rendit, en étudiant les diverses vallées rencontrées, à Pampelune. De là, elle étudia le tracé des Aldudes, et le 24 juin retourna vers Saragosse où elle fit un séjour rapide de trois jours et d'où elle se rendit à Lerida. Enfin, elle revint à Saragosse et rentra en France par Canfranc et le Somport. Le 3 juillet, les délégués français sont à Pau, ayant signé la veille, le 2 juillet 1884, à Canfranc, un accord provisoire avec les délégués espagnols (1) ; les délégués français y renonçaient à la ligne Mauléon-Roncal en faveur de la ligne Oloron-Jaca, cédant ainsi aux désirs du Gouvernement espagnol ; les délégués espagnols acceptaient comme ligne orientale le tracé Saint-Girons-Lerida, renonçant à leur prétention de construire la ligne du Val d'Aran absolument condamnée par le Gouvernement français. Puis, dans une dernière session, la commission se réunit à Paris au ministère des affaires étrangères du 2 au 19 décembre 1884 : elle y discuta les détails de l'accord de Canfranc. Elle aboutit à l'adoption unanime d'un projet de convention et d'un projet de règlement des dispositions générales à adopter pour l'exécution des travaux. Les deux gouvernements transformèrent ce projet de convention en Convention définitive et elle fut signée à Madrid le 13 février 1885 (2). Nous allons analyser ses principales dispositions.

(1) L'accord fut formulé à la hâte, parce que quelques cas de choléra ayant été signalés en France, les délégués espagnols refusèrent d'arriver à Pau, par la crainte à leur retour dans leur pays des quarantaines fort sévères en Espagne.

(2) Voyez son texte à la fin du livre.

Convention du 13 février 1885.

La Convention comprenait l'engagement de l'exécution simultanée de deux chemins de fer nouveaux reliant Saint-Girons à Lerida, par la vallée du Salat, le port de Salau et les vallées du Noguera Pallaresa et du Segre, et Oloron à Zuera par la vallée d'Aspe, le col du Somport, et les vallées du Rio Aragon et du Gallego.

Les délais prévus par le règlement d'exécution annexé à la Convention étaient les suivants : l'exécution des deux lignes devait être terminée dans les dix ans qui suivraient l'échange des ratifications de la Convention. La France devait établir les sections Saint-Girons-Seix et Oloron-Bedous dans les cinq premières années ; durant ce même laps de temps l'Espagne devait construire les sections plus importantes de Lerida à Sort et de Zuera à Canfranc. Les travaux devaient ensuite être terminés jusqu'aux entrées des tunnels internationaux pendant les quatre années suivantes, symétriquement sur les deux versants. Enfin pendant les quatre dernières années de la période décennale, la France et l'Espagne devraient exécuter pour moitié le tunnel de faite prévu à deux pentes de longueur aussi égale que possible.

A cette époque on n'envisageait comme moyen de traction que la vapeur ; on avait donc fixé l'inclinaison maxima à 33 millièmes et à 300 mètres le rayon minimum des courbes. On prévoyait aussi deux gares internationales pour chaque ligne, situées de part et d'autre de la fron-

tière ; on les reliait par deux voies française et espagnole. Ainsi les tunnels de faite devaient laisser passage à deux voies. Quant à l'emplacement des gares, la Convention ne portait aucune indication, mais les projets qui avaient inspiré ses dispositions avaient prévu, pour la ligne Saint-Girons-Lerida, Oust en France et Esterri de Anéo en Espagne, comme favorables à leur construction, et pour la ligne Oloron-Zuera, Bedous en France et Villanua en Espagne.

Si nous exceptons le prix des travaux de dépense militaire reconnus nécessaires, les dépenses occasionnées par la construction des lignes transpyrénnéennes comme on les prévoyait en 1885, étaient évaluées par le ministre des travaux publics à la somme totale de 120.750.000 francs qui se décomposent de la façon suivante :

I. — *Ligne de Saint-Girons à Lerida.*

	Francs	Francs
Section Saint-Girons-Oust (16 kil. 600) .	8.200.000	
Section d'Oust au milieu du tunnel de		
Salau (22 kil. 400)	49.300.000	
Total.	57.500.000	57.500.000

II. — *Ligne d'Oloron à Zuera.*

Section d'Oloron à Bedous (25 kil.) . .	41.750.000	
Section de Bedous au milieu du tunnel de		
Somport (27 kil. 600)	51.500.000	
Total.	63.250.000	63.250.000
Total général.		120.750.000

C'était, on le voit, une dépense très considérable. On ne

peut donc que louer le gouvernement français de sa sagesse en le voyant se réserver le choix du point de départ de la construction des deux lignes transpyrénéennes, surtout si l'on se souvient que cette époque est celle de l'exécution des grands travaux publics du programme Freycinet et des grandes dépenses que cette exécution entraînait. Ainsi l'article 8 de la Convention de Madrid subordonnait à une entente ultérieure des parties la présentation de l'acte diplomatique aux Parlements français et espagnol.

Période de 1885 à 1893. — Les études relatives aux deux lignes projetées par la Convention du 13 février 1885 furent poursuivies tant en Espagne qu'en France, mais on ne soumit d'aucun côté cette Convention à l'approbation du Parlement, en sorte qu'elle n'acquiesça pas force de loi mais resta acte diplomatique provisoire.

En France, la section d'Oloron à Bedous du transpyrénéen Oloron-Jaca fut concédée à titre éventuel à la Compagnie du Midi par une loi du 17 juillet 1886. Les projets de tracé et de terrassement firent l'objet d'études minutieusement détaillées. Le 12 octobre 1893, une décision du ministre des travaux publics prescrivit de dresser l'avant-projet de la ligne de Bedous à la frontière d'Espagne. La loi du 22 avril 1881 avait précédemment déclaré d'utilité publique la section de Saint-Girons à Oust de la ligne Saint-Girons Lerida ; le 17 juillet 1882, cette section avait été définitivement concédée à la Compagnie du Midi : l'approbation du projet de tracé et de terrassement date

du 8 avril 1892, et l'enquête des stations fut terminée en 1893. Un avant-projet fut dressé d'Oust à la frontière à la même époque.

Du côté espagnol les lois de 1888 et 1889 accordèrent pour chacune des deux lignes : 1° des avances, remboursables par la Compagnie concessionnaire, jusqu'à concurrence de 40.000 pesetas par kilomètre ; 2° une subvention de 60.000 pesetas par kilomètre. La ligne de Huesca au Somport fut concédée à la grande Compagnie del Norte ; on poussa les travaux avec une activité extrême sur la section Huesca-Jaca qui a 108 kilomètres de longueur ; elle fut ouverte à l'exploitation en 1893 ; mais dès cette époque on étudiait un raccourci tendant à supprimer la boucle la plus importante de l'S effectuée par la ligne du Somport entre Jaca et Guerea : ce raccourci se détache à Turuñana de la ligne et va en ligne droite à Guerea près de laquelle il rejoint la voie après avoir réduit de 67 kilomètres la distance entre les deux points et par conséquent entre Saragosse et Paris. Quant à la ligne Saint-Girons-Lerida, un décret de 1892 approuva son tracé, mais spécifia que les travaux ne pourraient être soumissionnés qu'après approbation par le gouvernement des travaux de défense militaire reconnus nécessaires et mis à l'étude par le service du génie militaire ; de plus le concessionnaire éventuel ne devait finir l'exécution des voies qu'après l'exécution totale de ces mêmes travaux militaires. En 1893, d'ailleurs, le gouvernement espagnol n'avait encore reçu aucune demande sérieuse en concession : 160 kilomètres de voie à travers les montagnes étaient bien pour effrayer les Com-

pagnies espagnoles. Vers cette époque, en avril 1893, le gouvernement espagnol prend l'initiative de demander la réunion d'une nouvelle Conférence internationale. Certaines modifications à la Convention de 1885 lui paraissaient en effet nécessaires : les études faites par chacune des deux parties depuis sa signature l'avaient abondamment démontré. Le gouvernement français, mû par les mêmes désirs, accéda immédiatement à cette proposition.

§ 3. — La deuxième Conférence internationale (1893).

Le projet de convention du 30 avril 1894.

La Conférence de 1893 était composée, tant pour la France que pour l'Espagne, d'un agent diplomatique, d'un agent du service des travaux publics, et d'un représentant de l'autorité militaire (1).

Les travaux furent inaugurés dans la première séance tenue à Paris le 24 novembre 1893. Tout d'abord les délégués rendirent compte de ce qui, dans leur pays respectif, avait été fait au sujet des transpyrénéens depuis la Convention de 1885. Ensuite les délégués espagnols pro-

(1) C'étaient pour la France :

MM. Clavery, ministre plénipotentiaire de 1^{re} classe ;
Koziorwicz, inspecteur général des ponts et chaussées ;
Boucher de Morlaincourt, lieutenant-colonel du génie.

Pour l'Espagne :

MM. Eduardo Bosch, ministre résident ;
Joaquin Bellido, inspecteur général des ponts et chaussées ;
Joaquin Barraquer, lieutenant-colonel du génie.

posèrent d'apporter à cette convention des modifications, nécessaires selon eux. La commission se réunit dix fois ; ce fut le 30 avril 1894 qu'elle termina ses travaux ; elle avait formulé une nouvelle convention et un nouveau projet de règlement qui présentaient avec les précédents simplement les quelques changements qui suivent : d'abord les articles 1 et 2 reçoivent une nouvelle rédaction qui ne change en rien le fond des choses. L'article 4 au contraire présente de notables différences avec celui de la Convention de 1885 : les études faites sur le terrain ont amené l'adoption de dispositions nouvelles. C'est ainsi qu'il est spécifié qu'une entreprise unique sera chargée de l'exécution de chaque tunnel et que le total des dépenses faites selon les conditions du marché sera partagé également entre les deux parties, chacune ayant toutefois à régler les difficultés et à supporter les conséquences des aléas et imprévus qui pourraient se produire sur la demi-longueur de chaque tunnel à partir de la tête située sur son territoire. Pendant la période d'exploitation chaque partie devra entretenir la demi-longueur qui lui incombe.

L'article 5 précise les conditions où seront reliées les deux gares internationales dont l'établissement est prévu sur chacune des deux lignes ; on convient d'adopter la pose des deux voies à trois rails de manière que l'exploitation soit effectuée sous le régime de la double voie pour le matériel français et le matériel espagnol.

Le nouveau projet de règlement spécifie que le prolongement de la ligne d'Huesca à Jaca jusqu'à Canfranc, et

la section de la ligne de Lerida à Sort (ligne Saint-Girons-Lerida) devraient être terminés dans un délai maximum de cinq ans par le gouvernement espagnol, et que, dans le même laps de temps, les sections d'Oloron à Bedous et de Saint-Girons à Oust devraient être exécutées par la France. Ensuite, dans un nouveau délai de cinq ans, les deux gouvernements devraient entreprendre l'exécution des tunnels de faite et de leurs voies d'accès, et les terminer. Dans ce même délai, le gouvernement espagnol s'engageait à exécuter le raccourci de Zucra à Turuñana.

Période de 1894 à 1903. — Le projet de convention du 30 avril 1894 ne fut pas transformé en acte diplomatique par les deux gouvernements en présence ; il resta donc un simple projet. Alors il se produisit une sorte de découragement ; les bonnes volontés, jusqu'alors si nombreuses, se rarifièrent en face de l'inertie que leur opposait le gouvernement ; la question resta en suspens ; le règlement définitif de la question sembla ajourné indéfiniment ; on désespéra de jamais voir réalisés ces projets de transpyrénéens élaborés depuis près d'un demi-siècle ; pendant sept ans les choses demeurèrent stationnaires.

Or, en 1901, le gouvernement français désira déroger en un point déterminé de la section de Saint-Girons à Oust aux conditions techniques désuètes qu'imposait aux deux parties la Convention de 1885. Conformément à l'article 3 de cette Convention, il dut se pourvoir du consentement du gouvernement espagnol. Il étendit alors la question et

profita de cette occasion pour ouvrir sur de nouvelles bases l'élaboration des transpyrénéens. Les progrès de la science électrique très considérables depuis 1885, les études en matière de ponts et chaussées, très fertiles depuis cette même époque à cause de l'emploi meilleur des anciens matériaux et de l'emploi de matériaux nouveaux, rendaient en effet indispensable l'adoption de règles techniques nouvelles.

Nous avons vu dans les paragraphes précédents que le tracé Oloron-Jaca était le seul auquel tenait réellement le gouvernement espagnol (1). Sans attendre même que l'accord fût définitif avec le gouvernement français, il avait établi la voie ferrée d'Oloron à Jaca, ville qui n'est qu'à 30 kilomètres de la frontière. Au contraire, pour la ligne de Saint-Girons à Lerida acceptée à contre-cœur, rien n'était encore fait ; pourtant la Convention de 1893 spécifiait que la ligne de Lerida au port de Salau devait être construite en même temps que celle du Somport et poussée d'abord jusqu'à Sort pendant que la France construirait la section de Saint-Girons à Oust.

Le gouvernement français posa donc au gouvernement espagnol la question de savoir s'il serait en mesure de remplir ses obligations vis-à-vis de la ligne du port de Salau. De plus, dans le cas où la réponse serait négative, il

(1) Il est certain que, même à l'heure actuelle, les Espagnols sont hypnotisés par la ligne de Canfranc, comme le prouve le titre d'un article de la revue *La gaceta de los caminos de hierro*, sur la visite des ministres français aux travaux de la ligne Ax-Ripoll, en 1909 : « El tunnel de Canfranc. »

faisait une offre, à savoir d'abandonner temporairement l'exécution de la ligne Saint-Girons-Lerida tout en gardant l'espoir de sa construction dans un temps plus ou moins éloigné, et de lui substituer celle d'une nouvelle ligne Ax-Ripoll, passant par le col de Puymaurens, la haute plaine des deux Cerdagnes française et espagnole et le col de Tosas ; si les ingénieurs l'avaient jadis déclarée inexécutable, c'est qu'ils ne disposaient pas des moyens nouveaux de traction permettant l'adoption de tracés nouveaux bien supérieurs aux anciens.

Le gouvernement français pensa que ce changement recevrait bon accueil en Espagne ; il allégeait en effet très sensiblement ses charges, puisqu'elle n'aurait plus qu'une cinquantaine de kilomètres de voie à construire immédiatement entre Ripoll et Puigcerda, au lieu des 160 kilomètres qui séparent Lerida du port de Salau. Et en effet, si le gouvernement espagnol ne répondit pas immédiatement sur le fond, il entama avec le gouvernement français des pourparlers qui aboutirent à la réunion d'une troisième Conférence internationale chargée de donner une solution ferme à la question.

§ 4. — La troisième Conférence internationale (1903-1904).

Cette troisième Conférence internationale reçut la mission de régler deux points bien différents : d'abord elle devait examiner contradictoirement la proposition du gouvernement français de substituer comme construction

immédiate la ligne Ax-Ripoll à la ligne Saint-Girons-Lerida ; elle devait en second lieu rechercher dans l'intérêt commun des deux pays les modifications techniques que permettaient d'apporter à la Convention de 1885 les progrès réalisés dans la science des applications électriques et de celle des nouveaux matériaux au matériel des chemins de fer.

Comme les précédentes, la commission se composait pour la France et l'Espagne, d'un agent diplomatique, d'un agent du service des travaux publics, et d'un représentant de l'autorité militaire (1). Une première session de cinq séances eut lieu à Madrid du 1^{er} au 13 juillet 1903. Après une discussion approfondie, les délégués des deux gouvernements se mirent d'accord sur un texte nouveau de Convention et de règlement d'exécution à soumettre à l'approbation de leurs gouvernements respectifs. Outre la substitution de ligne proposée et l'adoption de nouvelles clauses techniques, le texte réalisait une atténuation sensible des dépenses très considérables prévues pour l'exécution des Conventions de 1885 et 1893.

(1) C'étaient pour l'Espagne :

MM. A. de la Barre de Flandre, ministre de Sa Majesté Catholique.

Joaquin Bellido, inspecteur général des chemins, canaux et ports.

Joaquin Barraquer, colonel du génie, commandant le génie de la 5^e région.

Pour la France.

MM. Paul Larrouy, ministre plénipotentiaire.

Jules Lax, inspecteur général des ponts et chaussées.

Louis Robert, lieutenant-colonel du génie.

Le gouvernement français proposa de lui donner immédiatement la consécration diplomatique, mais un dernier examen du projet par la commission même qui l'avait élaboré fut demandé par le gouvernement espagnol et en conséquence, du 13 juillet au 11 août 1904, la commission internationale tint à Paris cinq dernières séances ; dans la première le président, M. Larrouy, rappela que « suivant le programme qui ressort des communications échangées entre les deux gouvernements, les débats de la commission, dans sa présente session, doivent porter uniquement sur des points de détails techniques » ; les délégués français déclinerent même tout droit à l'initiative de modifications à apporter à la Convention, ne pouvant « qu'attendre, à cet égard, les propositions de leurs collègues, et les examiner ».

Les délibérations aboutirent à l'adoption par l'unanimité des délégués, le 8 août 1904, jour de l'avant-dernière séance de la commission, d'un projet de Convention et de règlement d'exécution. Cette fois il fut accepté immédiatement par les deux gouvernements ; par la signature de leurs plénipotentiaires, il est devenu le 18 août 1904 l'acte diplomatique qui fut soumis le 19 avril 1905 à l'approbation de la Chambre des députés.

Les 160 kilomètres qui séparent Lerida de Sort avaient en quelque sorte fait abandonner le projet. Mais à Toulouse surtout, qui trafique beaucoup avec l'Espagne, un mouvement d'opposition se forma : un « Comité du Transpyrénéen central » (Saint-Girons-Lerida) se constitua, qui,

secondé par les représentants des pays intéressés, obtint du gouvernement un examen nouveau de la question. De nouvelles négociations s'engagèrent qui aboutirent au protocole additionnel du 8 mars 1905 que nous allons étudier en même temps que la Convention du 18 août 1904. Cette ligne est d'ailleurs vivement désirée par les populations qu'elle intéresse directement. En Catalogne même, 50.000 personnes invitées par 80 municipalités, dont celle de Barcelone, tinrent à Tremp une assemblée pour manifester en faveur de l'exécution du transpyrénéen Saint-Girons-Lerida.

La Convention du 18 août 1904 fut donc suivie à quelques mois de là du protocole additionnel du 8 mars 1905, et ils furent tous deux soumis le 26 décembre 1906 à l'approbation du Sénat.

Convention du 18 août 1904.— L'économie générale de la Convention du 18 août 1904 et du protocole additionnel du 8 mars 1905 est la suivante :

Il sera créé trois lignes transpyrénéennes à voie normale, à savoir celles : 1° d'Oloron à Zuera ; 2° d'Ax-les-Thermes à Ripoll (1) ; 3° de Saint-Girons à Sort.

(1) Cette ligne étudiée avec grand soin vers 1880, avait été repoussée par tous les techniciens ; M. Croizettes Desnoyers, dans son rapport du 18 juillet 1881 dont les conclusions furent adoptées par le Conseil général des ponts et chaussées, s'exprimait à son sujet de la façon suivante : « La ligne de Toulouse à Barcelone par la vallée de l'Ariège... présenterait de très grandes difficultés d'exécution et coûterait très cher... Cette direction est donc complètement inadmissible. » On a fait remarquer que les procédés électriques de trac-

Les deux premières seront construites simultanément dans les dix années qui suivront l'échange des ratifications de la Convention. Le délai prévu pour l'exécution de la troisième qui doit s'embrancher à Sort sur le chemin de fer non encore exécuté, ni même concédé de Lerida à la frontière par la vallée de Noguera-Pallaresa, est également de dix ans ; seulement il ne devra courir que du jour de la notification par l'Espagne à la France de l'achèvement de la section de Lerida à Sort dudit chemin de fer, étant entendu (1) que cette notification devra avoir lieu dans un délai maximum de 10 ans.

On ne prévoit la construction de deux gares internationales que sur la ligne d'Aix à Ripoll où la voie franchit la frontière en plaine et à ciel ouvert.

Les deux autres lignes au contraire franchissant la frontière sous un tunnel aux cols de Somport et de Salau, ne comporteront qu'une gare internationale (comme il a été fait pour les lignes franco-italiennes) : sur la ligne de Somport elle sera placée en France à la tête même du souterrain de faite ; sur la ligne du col de Salau, en France, en un point à déterminer ultérieurement par un accord additionnel entre la France et l'Espagne. Ce procédé a l'avantage considérable sur le procédé admis dans la Convention du 13 février 1885 de réduire de beaucoup les frais

tion avaient changé les conditions d'exécution, étant donnée surtout l'aide puissante qu'apportent les 15 millions de mètres cubes d'eau de l'étang de Lanoux et une chute d'eau disponible de 800 mètres.

(1) Protocole additionnel du 8 mars 1905.

de percement des tunnels : ils peuvent en effet ne laisser passer qu'une voie au lieu de deux.

Quant aux conditions techniques de l'établissement des lignes et de leur exploitation, les conventions précédentes de 1885 et de 1893 ne prévoyaient que la vapeur comme force de traction et fixaient à 33 millièmes l'inclinaison maxima des pentes et à 300 mètres le rayon minimum des courbes des tracés ; la convention nouvelle fixe à 260 mètres pour le cas de traction par locomotive à vapeur le rayon minimum des courbes en territoire français ; pour le cas de traction électrique, admis pour tout ou partie des lignes et rendu obligatoire dans les tunnels internationaux, elle fixe à 43 millièmes, l'inclinaison maxima des pentes et à 200 mètres le rayon minimum des courbes.

Chacun des deux gouvernements exécutera ou fera exécuter les travaux entre l'origine de chaque ligne sur son territoire et, pour la ligne Ax-les-Thermes-Ripoll, la frontière espagnole ; pour les deux autres lignes, le point culminant des tunnels de faite indiqué dans le profil en long.

La Convention et le règlement annexe comportent des clauses secondaires qui ont pour objet d'organiser la marche concordante indispensable des études définitives et des travaux des deux côtés de la frontière, et de déterminer par avance le mode de formation des comptes à répartir entre les deux nations, afin d'éviter des divergences sur ce point possibles et toujours fâcheuses.

Les plus récentes évaluations des ingénieurs, effectuées après de fort minutieuses études sur les lieux mêmes et avec le plus scrupuleux souci de se trouver au-dessus plutôt qu'au-dessous de la vérité, portent les charges financières qu'imposerait à la France la Convention que nous venons de résumer, aux sommes suivantes :

Ne considérons tout d'abord que les lignes dont l'achèvement est prévu dans un délai maximum de dix années, courant à partir de l'échange des ratifications ; les tronçons français des lignes d'Ax à Ripoll et d'Oloron à Zuera coûteraient une somme totale de 62 millions ainsi décomposés :

I. — *Ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll.*

	Francs	Francs
Section unique d'Ax-les-Thermes à la frontière (40 kilomètres) comportant une gare internationale et un kilomètre de double voie française et espagnole . .	28.000.000	28.000.000

II. — *Ligne d'Oloron à Zuera.*

Section d'Oloron à Bedous (25 kilomètres).	8.250.000	
Section de Bedous au milieu du tunnel de faite sous le col de Somport (27 kil. 800) et moitié du coût de la gare internationale unique	25 705.000	
	<u>34.000.000</u>	<u>34.000.000</u>
Total		<u>62.000.000</u>

Ainsi pour ces deux lignes la Convention ne comporte qu'un engagement de dépenses de 62 millions.

Quant à la troisième ligne prévue dans la Convention,

celle de Saint-Girons à Sort, nous savons que, dans cette Convention même, la période de dix ans prévue pour sa construction, ne devait courir que du jour où l'Espagne aurait terminé l'exécution des 120 kilomètres de voie ferrée sur son territoire, de Lerida à Sort; mais nous avons vu que le protocole additionnel du 5 mars 1905 a sur ce point modifié la Convention puisqu'il limite à dix ans le temps accordé à l'Espagne pour l'exécution du tronçon Lerida-Sort. On voit par suite que les deux premiers transpyrénéens doivent être construits et livrés à l'exploitation, avant que, pour la France, devienne exécutoire l'engagement que nous fait prendre vis-à-vis du troisième, la Convention actuelle, et avant qu'elle ait à en supporter les charges financières.

Voici l'évaluation des dépenses qu'imposera à la France l'exécution de la partie française du troisième transpyrénéen Saint-Girons-Sort.

III. — *Ligne de Saint-Girons-Sort.*

Section de Saint-Girons à Oust (16 kil.)	5.000.000
Section d'Oust au milieu du souterrain de faite (23 kil. 500) et moitié du coût de la gare internationale.	22.500.000
Total	27.500.000

Ajoutons ce total à celui des dépenses qu'occasionnera l'exécution des deux transpyrénéens à achever dans la première période décennale, nous obtenons une estimation d'ensemble de 89.500.000 francs au lieu des 120.750.000 que coûtaient dans la Convention de 1885 les

deux seuls transpyrénéens de Saint-Girons à Lerida et d'Oloron à Zuera (1).

Si nous remarquons que plus de 13 millions de francs, des 89 et demi prévus, sont déjà engagés dans l'exécution des sections d'Oloron à Bedous et de Saint-Girons à Oust, depuis longtemps déjà déclarés d'utilité publique et concédés à la Compagnie du Midi, nous constatons que les actes internationaux que nous étudions n'imposent en définitive, comme nouvelles dépenses, hormis celles exigées par le génie militaire pour la sécurité de notre frontière pyrénéenne, mais sûrement très peu considérables, que celles-ci :

Pour les deux premières lignes (à construire dans la première période décennale)	53.750.000 fr.
Pour la troisième ligne (à construire dans une seconde période décennale)	22.500.000 »
Total.	76.250.000 »

La répartition de ce total a été prévue de la façon suivante : pendant les dix premiers exercices qui suivront la mise en vigueur du traité, on engagera en moyenne 5.375.000 francs par an ; le minimum sera de 2 millions dans les débuts, et l'on atteindra ensuite une moyenne de 9 millions ; pendant les dix années suivantes on engagera une moyenne de 2.250.000 francs par année.

(1) « La houille blanche est d'exploitation à peu près gratuite, les frais d'aménagement pouvant être répartis sur une longue période. L'économie de charbon (environ 0 fr. 45 par train moyen et par heure) réduit de près de moitié la dépense totale » (Picard, *Le chemin de fer du Simplon*).

. On voit que ces chiffres ne sont qu'une fraction bien **peu importante** du crédit annuel alloué au ministre des travaux publics pour **constructions** neuves, lequel est de 50 ou 60 millions ; cette allocation **budgétaire** n'a aucunement besoin d'être augmentée en raison des **dépenses** occasionnées par l'exécution des transpyrénéens de la Convention de 1904.

De nombreuses questions qui pouvaient être soulevées à l'occasion du projet de Convention ont été examinées et discutées avec grand soin dans les commissions internationales, les conseils techniques et les commissions parlementaires. Tout d'abord on admit que les conditions géographiques des régions pyrénéennes et la configuration actuelle des réseaux sous-pyrénéens français et espagnol ne permettaient d'exécuter immédiatement que les transpyrénéens dont le tracé était déjà amorcé par des voies perpendiculaires à la ligne de faite et pénétrant déjà dans les vallées pour s'approcher à une distance réduite de la frontière tant sur le versant espagnol que sur le versant français : les lignes d'Oloron à Jaca et d'Ax-les-Thermes à Ripoll remplissaient seules ces conditions.

Mais un mouvement très net de l'opinion parmi les populations françaises et espagnoles intéressées s'étant produit, on convint qu'il était impossible de réduire à néant, en supprimant la ligne de Saint-Girons à Lerida, des espérances entretenues depuis si longtemps dans la région à traverser. Or c'était supprimer cette ligne que de conserver comme délai de sa construction celui prévu dans la

Convention de 1904, savoir une période de dix ans ouverte au jour de l'achèvement de la section espagnole de Lerida à Sort, car cette section longue de 120 kilomètres traverse un pays stérile et suit les vallées littéralement impraticables du Segre et du Noguera-Pallaresa, en sorte que c'était folie de penser qu'un concessionnaire sérieux se présenterait pour en demander l'adjudication. Après de rapides négociations diplomatiques la France et l'Espagne signèrent donc le protocole additionnel en date du 8 mars 1905 ; ce protocole fixe le délai ferme de dix ans pour la construction de la ligne Saint-Girons-Sort comme précédemment, mais au lieu de faire courir ce délai à partir de l'exécution du tronçon de Lerida à Sort que le gouvernement espagnol restait libre de construire quand il le voudrait et même de ne jamais construire, il court désormais à partir du début de la onzième année qui suivra le vote de la Convention, le tronçon Lerida-Sort devant être achevé pendant les dix premières. Ainsi la France ne prend plus un engagement précis alors que l'Espagne n'en prenait aucun, mais on rentre dans l'ordre normal, les engagements étant fermes des deux côtés. « Pour les actes diplomatiques de cette importance, remarque M. Léon Janet, il est essentiel que les engagements pris par les deux hautes parties contractantes soient analogues. »

Il fut également bien entendu que la Convention ne fait aucunement obstacle à la création éventuelle d'autres transpyrénéens dont l'utilité pourrait être reconnue dans l'avenir, dont l'exécution est vivement réclamée dans le

présent par les conseils généraux, et notamment de certaines lignes jugées très intéressantes par les diverses commissions techniques comme par exemple la ligne Lanne-mezan-Arreau-Monzon, dite ligne de la vallée d'Aure, et celle de Luchon-Monzon.

La Convention franco-espagnole du 18 août 1904, présentée à la Chambre le 19 avril 1905, au Sénat le 26 décembre 1906, fut approuvée par la loi du 10 janvier 1907 ; les ratifications en furent échangées le 28 janvier 1907.

§ 5. — Période postérieure à la troisième Conférence internationale.

Postérieurement au 18 août 1904, les commissions [parlementaires ont été saisies de fort nombreuses demandes d'audition de la part des représentants ou délégués des départements pyrénéens. Chacun s'acharne à prouver que le tracé qui sert son intérêt, par une coïncidence admirable, est aussi celui qui sert le mieux l'intérêt général. Nous ne développerons pas leurs thèses ; notons seulement un vœu des représentants du département de la Haute Garonne. Ceux-ci ont demandé que si les trois lignes prévues par la Convention doivent être acceptées par les Chambres, tout au moins on insère dans le texte un article supplémentaire spécifiant que « dans les différentes vallées dont il a été question au cours des études qui ont abouti à la Convention précitée, il pourra être établi des

transpyrénéens à voie étroite et à traction électrique, pour mettre en communication les vallées françaises ou les vallées espagnoles correspondantes, et que l'initiative privée pourra en provoquer la construction avec ou sans subvention sans qu'il soit besoin de réunir une Conférence internationale ». Les représentants des Hautes-Pyrénées, partisans de la ligne unique Arreau-Monzon, ont demandé, en cas de non-adoption de leur ligne, l'insertion d'un article semblable laissant la porte ouverte à la création de nouveaux transpyrénéens.

La commission de la Chambre des députés pensa que rien dans la Convention ne pouvait s'opposer à la création éventuelle de nouvelles lignes. Toutefois elle posa au ministre des affaires étrangères la question de savoir s'il n'y avait pas lieu d'insérer un article nouveau dans le sens demandé par la Haute-Garonne et les Hautes-Pyrénées. M. Delcassé répondit à M. Guyot-Dessaigne, président de la commission, par une lettre dont nous extrayons le passage suivant : « J'ajoute, afin de dissiper les préoccupations manifestées par certains de nos honorables collègues, que la Convention du 8 août 1904 n'exclut nullement la construction d'autres lignes à travers les Pyrénées.

« La commission internationale permanente instituée par l'article 7, aura au contraire qualité pour étudier tous les projets sur lesquels les deux gouvernements se seraient mis d'accord. » La commission parlementaire prit acte de la réponse et estima qu'il n'y avait pas lieu d'insister.

Les commissions parlementaires ont examiné, de plus,

la question du choix entre la voie étroite et la voie normale. On s'est demandé si, en présence des évaluations de trafic qui ne donnent en somme que de faibles totaux en comparaison de ceux que présentent les comptes de construction et d'exploitation, il ne serait pas plus pratique et plus avantageux d'adopter la voie étroite pour les trois lignes transpyrénéennes, comme elle l'a été pour la ligne toute récente de Villefranche de Conflent-Mont-Louis-Bourg-Madame ; elle permet en effet un maximum de pente et un minimum de rayon de courbe bien préférables, économiquement, à ceux de la voie normale, savoir : 60 millièmes d'inclinaison maxima et 80 mètres de rayon de courbure.

La commission de la Chambre des députés, après une discussion très sérieuse de la question, a finalement et à l'unanimité moins une voix, repoussé l'adoption de la voie étroite. Elle a pensé qu'il n'était pas possible de laisser 430 kilomètres de frontière sans chemin de fer à voie normale et, d'autre part, a adopté la façon de voir de M. L. Janet, qui dans son rapport à la Chambre, remarque qu'« à aucun moment des longues négociations dont est sortie la Convention actuelle il n'a été question entre les délégués des deux pays d'une voie étroite. Il est même arrivé qu'au cours de la Conférence tenue à Madrid en 1903, le délégué technique de l'Espagne s'est refusé à admettre l'application éventuelle de la crémaillère sur la voie normale, craignant qu'il n'en résultât un affaiblissement regrettable de la capacité de transport des nouvelles jonctions ». Il est donc

probable, ajoute le rapporteur, que l'Espagne n'accepterait pas la voie étroite et « la solution attendue depuis si longtemps se trouverait reculée à une date indéterminée ».

Le ministre des travaux publics ne se contenta pas de ce rejet ainsi motivé ; il tint, pour plus de sûreté, à consulter sur la question le plus haut conseil technique de son administration. Il provoqua donc une délibération du Conseil supérieur des ponts et chaussées qui eut comme conclusion l'avis du 13 juin 1906 : cet avis est précédé d'un rapport très documenté de l'inspecteur en chef Noailhac-Pioch sur la ligne d'Ax-les-Thermes à la frontière en date du 23 mars 1906, et d'un autre rapport semblablement étudié de l'inspecteur général de Préaudeau sur les trois lignes proposées. Leurs conclusions furent adoptées à l'unanimité par le Conseil.

La première constatation qui résulte de ces documents, est que, même au cas où la voie unique serait adoptée pour la voie étroite comme pour la voie normale, l'économie réalisée serait très peu considérable.

En effet, les conclusions adoptées évaluent l'économie réalisée :

Sur la ligne Ax-Bourg-Madame à	818.000 fr.
Sur la ligne Bedous-Somport à	2.039.000 »
Sur la ligne Oust-Salau à	<u>461.000 »</u>
Total	3.318.000 »

Mais bien plus, l'adoption de la voie étroite, d'après les évaluations de la Compagnie du Midi, entraînerait la nécessité de doubler la voie ; il en résulterait une augmenta-

tion considérable des dépenses. Il est d'ailleurs évident que la voie étroite imposerait l'emploi d'un matériel spécialisé, ce qui nécessiterait pour l'ensemble des matériels de traction et de transport une augmentation de dépenses de 2.672.000 francs rien que pour la seule ligne d'Ax à la frontière ; si l'on objecte l'économie réalisée sur la construction du tunnel de faite dont la section serait moindre, on constate qu'évaluée à 1.120.000 francs seulement, elle est de plus très contestable parce que la difficulté d'aérer les galeries augmente en raison inverse de la section du souterrain, et aussi parce que l'on se mettrait ainsi dans l'impossibilité dans l'avenir d'établir la ligne à voie normale dans le cas où les nécessités du trafic ou une nouvelle convention internationale le demanderaient. Ces observations s'appliquent naturellement point par point au troisième transpyrénéen d'Oust à la frontière.

Quant à la ligne de Bedous à la frontière, si désirée par l'Espagne, et qui doit devenir la voie adoptée par le grand transit de Paris à Madrid, il est hors de doute que le gouvernement espagnol repoussera toujours toute idée de voie étroite.

Voici du reste quelles sont les conclusions adoptées par le Conseil supérieur des ponts et chaussées :

L'établissement de la voie étroite sur les lignes transpyrénéennes nuirait beaucoup au rôle international qu'elles se proposent. Il réduirait leur capacité de transport au point d'exiger le doublement immédiat de la ligne d'Ax à Ripoll, à moins que le trafic n'en fût détourné par une élé-

vation des taxes. Même si on renonçait à doubler la voie de la ligne d'Ax à Ripoll, il faudrait bien se garder d'esscompter des économies notables de construction en raison des augmentations de dépenses nécessaires pour l'installation de l'énergie électrique, et de l'obligation d'armer ces lignes d'un matériel spécial à chacune d'elles, lequel serait mal utilisé pendant une partie de l'année. La dépense serait d'ailleurs notablement augmentée, si, au début ou dans l'avenir, il était reconnu nécessaire, comme le demande dès à présent la Compagnie du Midi, de construire la ligne d'Ax à Ripoll à double voie. La voie étroite imposerait de plus à tout le trafic un transbordement supplémentaire (1) détournant les voyageurs, grevant les marchandises et les exposant à des avaries nuisibles à certains éléments du trafic. Elle rendrait impossible sur le tronçon de Bedous à Jaca le passage des trains rapides Paris-Madrid que la Compagnie du Midi se propose de diriger par cet itinéraire avec une diminution sensible de la durée du trajet. Enfin ce système s'opposerait entièrement à ce que dans l'avenir les gares internationales placées près des frontières fussent reportées dans les centres voisins, au moyen de pénétrations réciproques comme il est question de le faire pour Hendaye et Irun transportables à Biarritz et San-Sebastian.

(1) La différence de largeur des voies françaises et espagnoles oblige déjà à un transbordement très préjudiciable tant aux marchandises qui ont ainsi des chances nouvelles de détérioration, qu'aux voyageurs surtout des classes de luxe.

Pour ces motifs, la commission du Sénat, comme celle de la Chambre, estima :

« 1° Que cette combinaison insuffisante dans le présent sans être économique, doit être rejetée parce qu'elle opposerait un obstacle dans l'avenir au développement des relations internationales que la Convention du 11 août 1904 a pour objet de desservir ;

« 2° Qu'il y aurait lieu, pour M. le ministre des travaux publics, d'émettre, s'il y a lieu, devant le Sénat, un avis entièrement défavorable à cette proposition (1). »

La Compagnie du Midi n'a pas été moins catégorique. Son directeur, M. Glasser, a adressé à l'inspecteur général des ponts et chaussées, directeur général du contrôle, une note très substantielle et solidement établie dans laquelle il met en relief d'une façon décisive les graves inconvénients qu'entraînerait l'adoption de la voie étroite : un second transbordement, une diminution sensible de la vitesse des trains, une perte de temps supplémentaire, la nécessité de doubler virtuellement les distances pour le calcul des tarifs, ainsi que cela est pratiqué sur la ligne de Villefranche-de-Conflent à Montlouis et bientôt à Bourg-Madame, afin de rémunérer la Compagnie des dépenses spécialement élevées qu'entraîne la traction des trains sur des déclivités allant jusqu'aux 60 millièmes ; une diminution de la puissance de transport et par suite une augmentation considérable du nombre des trains (28 au lieu

(1) Rapport fait au nom de la commission du Sénat par M. Lourties.

de 17 ou 18 sur la ligne d'Aix à Ripoll), la nécessité de doubler la voie, de leur affecter un matériel spécial, enfin l'impossibilité de réaliser dans l'avenir le projet récemment envisagé par les gouvernements français et espagnol, d'unifier au moins en partie la largeur des voies ferrées dans les deux pays (1), ce qui est si désirable surtout pour les grandes lignes internationales comme Paris-Barcelone et Paris-Madrid. Ces raisons ont définitivement fait rejeter la substitution de la voie étroite à la voie normale.

Une troisième question relative aux transpyrénéens s'est posée postérieurement à la Convention de 1904. Le Parlement a en effet approuvé un deuxième protocole additionnel à cette Convention, signé le 15 avril 1908, et changeant l'emplacement des gares internationales du Somport et du col de Salau sur les lignes d'Oloron à Zuera et de Saint-Girons à Sort.

D'après la Convention du 18 août 1904, une seule gare internationale sera établie sur la ligne d'Oloron à Zuera à la tête même du souterrain de faite, au lieu dit des « Forges d'Abel » ; sur la ligne de Saint-Girons à Sort la gare sera établie en territoire espagnol en un point à déterminer ultérieurement entre les deux gouvernements. Ainsi

(1) La différence de largeur des voies a un but stratégique : empêcher l'étranger d'utiliser son matériel roulant sur la voie nationale. Mais la guerre russo-japonaise a montré la partielle inutilité de ces précautions ; car les Japonais ayant la voie normale et les Russes la voie large, les vainqueurs coupaient les appuis, reculaient le rail, en sorte qu'actuellement le matériel japonais seul peut être utilisé sur l'ancienne voie russe.

le tunnel du Somport n'aura à donner passage qu'à une seule ligne espagnole, et le tunnel du col de Salau qu'à une seule ligne française.

Le gouvernement français s'aperçut dès 1904 des difficultés techniques que rencontrerait l'exécution de ces clauses. En 1907, le gouvernement espagnol les reconnut à son tour et les redouta tout aussitôt. En mai 1907, en session de la commission technique internationale, les délégués espagnols ont su, par leurs collègues français, les résultats nettement défavorables des premières études faites par nos ingénieurs en vue de la création aux Forges d'Abel d'une plateforme assez vaste pour servir d'assiette à la gare frontière du Somport et ont eu d'autre part leur attention attirée sur ce fait que le report de cette gare sur le versant Sud affranchirait l'Espagne de la très lourde charge d'avoir à créer l'énergie électrique et les tracteurs électriques nécessaires pour la remorque des trains dans le seul souterrain de faite, alors que sur tout le reste de la section espagnole du transpyrénéen d'Oloron à Zuera la traction s'effectuera à la vapeur. Un acte décisif suivit immédiatement ces constatations ; après un examen personnel des intérêts d'ordre militaire engagés dans l'affaire, le ministre de la guerre d'Espagne leva le veto qu'avait opposé son prédécesseur de 1904 à l'établissement de la gare internationale du Somport en territoire espagnol ; en suite de quoi la délégation espagnole, rendue libre de ses décisions, n'hésita pas un instant à proposer elle-même à la commission, qui le vota à l'unanimité le 15 avril 1908, en

la forme du protocole en question, le transfert de cette gare sur le plateau des Aranones, et par réciprocité celui de la gare internationale de la ligne de Saint-Girons à Sort en un point à déterminer du territoire français (1).

(1) Il peut y avoir là une source de difficultés nouvelles, car les ingénieurs affirment que le fond de la vallée du Salat est aussi difficile que le fond de la vallée d'Aspe.

CHAPITRE II

ÉTAT ACTUEL,

§ 1. — Résumé des obligations internationales.

La France et l'Espagne doivent construire trois lignes internationales qui passeront la frontière à Bourg-Madame, au col de Somport et à celui de Salau.

— Itinéraire de la première ligne : Ax-les-Thermes, col de Puymaurens (tunnel), Bourg-Madame (frontière), Puigcerda, col de Tosas (tunnel), Ripoll.

— Itinéraire de la seconde ligne : Oloron, col de Somport (tunnel-frontière), Jaca, Zuera.

— Itinéraire de la troisième ligne : Saint-Girons, col de Salau (tunnel-frontière), Sort, Lerida.

Les deux gouvernements doivent exécuter les deux lignes, Ax-Ripoll et Oloron-Zuera avant le 28 janvier 1917. Pour la ligne Saint-Girons-Lérida, l'Espagne doit exécuter la section Lerida-Sort avant le 28 janvier 1917. Les deux gouvernements doivent exécuter le restant de la ligne dans les dix ans qui suivront la notification de l'achèvement du tronçon Lerida-Sort.

Les rayons de courbure et la déclivité sont soigneusement prévus (voir le texte de la Convention). La France bénéficie de l'étroitesse relative de ses voies.

Chaque gouvernement doit payer et arrêter souverainement les frais de construction des tunnels à partir de la tête nationale jusqu'au point culminant du tunnel. La masse de ces frais devra être supportée par moitié par chaque gouvernement.

Sur la ligne Ax-Ripoll, les deux nations devront construire une gare internationale de part et d'autre de la frontière. Sur les autres lignes, il n'y aura qu'une gare internationale à construire ; le gouvernement sur le territoire duquel seront effectués les travaux, arrêtera souverainement ses frais ; la masse de ces frais devra être supportée par moitié par chaque gouvernement.

La commission internationale, qui se réunira une fois par mois et toutes les fois que l'un des gouvernements le jugera nécessaire, devra assurer le contrôle de l'exécution des clauses de la Convention.

§ 2. — Voies et moyens d'exécution.

On sait qu'en France, de même qu'en Espagne, ce n'est ni la solution individualiste ni la solution étatiste qui est adoptée dans la controverse sur le rôle de l'Etat en matière de transports par chemins de fer, mais une solution mixte qui fait intervenir l'Etat comme surveillant et stimulant de l'activité privée. Dans chacun des deux pays les transpyrénéens sont soumis au régime ordinaire : ainsi en France, d'après les Conventions de 1883 et les conventions postérieures spéciales à la Compagnie du Midi, l'Etat

construit les voies à son compte et à ses frais, ce qui comprend l'acquisition des terrains, l'infrastructure des voies et la construction des travaux d'art ; d'autre part il fait les frais de la superstructure moins une dépense de 25.000 francs par kilomètre que s'impose la Compagnie du Midi ; celle-ci reçoit de l'Etat, sous forme d'avances productives d'intérêt (1) : 1° les sommes nécessaires pour distribuer à ses actionnaires des dividendes fixés par les conventions ; 2° les sommes destinées à payer l'intérêt et l'amortissement des obligations qu'elle devra émettre pour satisfaire aux dépenses prises à sa charge. Ces avances seront remboursées quand les recettes de l'ensemble du réseau dépasseront les dépenses. Le matériel de la Compagnie est le gage de sa dette. Si la Compagnie rembourse toutes les avances qui lui ont été faites, l'Etat, son associé, recevra les deux tiers des excédents d'un chiffre convenu.

En Espagne il en est tout différemment. L'Etat concède bien les lignes projetées, mais n'aide les concessionnaires que dans une mesure très restreinte : pas de construction ni de garantie d'intérêt, mais une avance remboursable par la Compagnie concessionnaire de 40.000 pesetas par kilomètre et une subvention de 60.000 pesetas par kilomètre.

Même en laissant de côté l'importante question de la participation des départements en France, sur laquelle nous allons revenir tout à l'heure, on voit combien est

(1) Jusqu'à ce que le total des dépenses soit inférieur à celui des recettes.

différente la situation des concessionnaires en deçà et au delà des Pyrénées ; le système espagnol ne peut créer que des lignes vraiment productives et immédiatement productives, car qui demandera la concession d'une ligne qui doit priver de dividende le capital qu'on y emploie ? A côté de cet avantage il a d'ailleurs l'inconvénient d'empêcher la construction de lignes immédiatement utiles, quoique peu productives, et de lignes d'un avenir incertain mais parfois, peut-être, magnifique. Le système français qui permet aux Compagnies sûres de leurs bénéfices de se lancer dans la construction des lignes les plus hasardeuses a les qualités et les défauts diamétralement opposés. On comprend donc que la Compagnie du Midi ait si facilement accepté les lignes qui lui étaient proposées, qu'on ait même pu disposer d'elle sans la consulter ; de même il ne peut nous surprendre, puisque nous ignorons encore la valeur économique des tracés transpyrénéens, de voir la réserve des Compagnies ibériques dont une seule, la M.Z.A (Compània de Madrid à Zaragoza y à Alicante), s'est présentée comme concessionnaire de la ligne Saragosse-Jaca-Somport (1). Il est clair que le système espagnol fournit un bon indice sur la valeur économique des voies projetées, et sans préjuger de l'avenir, le fait que ni la ligne Ripoll-Puigcerda, ni la ligne Lerida-Col de Salau n'ont encore été demandées par aucun concessionnaire

(1) Par une cession de concession, c'est aujourd'hui la Compagnie del Norte qui est concessionnaire.

sérieux, peut nous donner un premier doute sur la productivité des deux lignes orientales transpyrénéennes.

La participation des départements en France. — Le gouvernement, considérant que ceux qui bénéficient le plus directement d'une nouvelle voie ferrée sont les habitants des départements qu'elle traverse, a trouvé légitime de demander aux départements montagnards du Sud-Ouest une aide aux charges pécuniaires qu'entraîne la construction des transpyrénéens. C'est ainsi qu'en 1879, le ministre des travaux publics fit porter à la connaissance des conseils généraux intéressés une lettre engageant les départements, les communes et les particuliers à se joindre à l'Etat et à lui venir en aide au moyen de subventions et souscriptions (Voyez, par exemple, la séance du 30 août 1879, conseil général de la Haute-Garonne). L'offre, du reste, avait précédé la demande, ainsi que nous le voyons pour le conseil général de la Haute-Garonne qui, dans sa séance du 26 avril 1879, « renouvelle l'offre qu'il a faite dans sa séance du 13 avril 1878 relativement à une subvention que, le cas échéant, il consentirait à fournir ». En 1880, le ministre fixe à 20.000 francs par kilomètre la contribution du département en question pour l'obtention de la ligne du Val d'Aran, ce qui, malgré de vives protestations contre le procédé et l'importance de la somme, est accordé par le conseil général. Pendant ce temps les départements des Basses-Pyrénées et de l'Ariège prenaient à leur charge le coût total des acquisitions de terrains nécessaires. Quant au conseil général des Pyrénées-Orientales, sa délibération

du 6 octobre 1904 n'acceptait de participer que dans la mesure de ses ressources budgétaires à l'achat des terrains nécessaires à la construction de la ligne d'Ax à Ripoll dans la partie comprise dans les limites du département. Les commissions parlementaires jugeant cette formule insuffisante ont demandé une participation identique à celle des deux autres départements directement intéressés à la création des transpyrénéens ; et c'est ainsi que dans une nouvelle délibération en date du 8 octobre 1906, le conseil général des Pyrénées-Orientales, comme les conseils généraux des Basses-Pyrénées et de l'Ariège, a accepté de prendre à sa charge l'intégralité de la dépense résultant de l'acquisition du terrain nécessaire à l'établissement du chemin de fer d'Ax-les-Thermes à Ripoll par la vallée de Carol, et de donner de plus à l'Etat l'autorisation de se servir gratuitement des terrains de la propriété départementale du Carlitt ainsi que des eaux de l'étang de Lanoux qui seraient nécessaires pour la construction et l'exploitation de cette ligne ferrée et de ses dépendances.

Ainsi conclut M. le sénateur Lourties dans son lumineux rapport : « Les trois départements intéressés... se sont créés des titres sérieux à la bienveillance des pouvoirs publics. »

ENSEIGNEMENTS

Quels enseignements pouvons-nous retirer des faits relatifs aux transpyrénéens présentés ainsi historiquement depuis 1855 jusqu'au moment où paraît cette étude ? C'est ce qui fera l'objet de ce chapitre dans lequel, en considérant les faits comme résultats de sentiments individuels ou collectifs, nous découvrirons les raisons psychologiques de l'histoire des chemins de fer à travers les Pyrénées centrales.

Or n'est-on pas, tout d'abord, frappé par la date relativement très reculée (1855) où l'on pensa pour la première fois à l'exécution de transpyrénéens (Simplon : 1851) ? Immédiatement des relations officielles s'établissent entre France et Espagne ; dix projets sont étudiés dont chacun a ses irréductibles partisans ; aucune protestation ne s'élève dans les milieux politiques et économiques pourtant bien susceptibles ; pas un des multiples rapports de fonctionnaires de la guerre, des travaux publics, de parlementaires, ou d'agents de l'administration régionale, n'ose aborder le sujet sans de dithyrambiques éloges des lignes projetées ; on voit même l'inspecteur-général Couche déclarer d'une manière formelle que si les chemins de fer par Hendaye et par Perpignan devaient être faits, ce n'étaient pas les lignes

qu'il convenait de construire d'abord en vue de servir le mieux possible les intérêts de l'Espagne et de la France ; les subventions affluent des régions intéressées ; d'ailleurs tous les moyens sont bons pour exciter l'enthousiasme, puisque l'on va jusqu'à inventer de toutes pièces un enthousiasme plus grand en Espagne, évidemment afin de faire honte à la France : « l'Espagne s'occupe beaucoup de cette ligne ; la France n'a peut-être pas été aussi vite que nos voisins... » (M. Faure, rapporteur au conseil général de la Haute-Garonne ; séance du 30 août 1879). En un mot, du côté français tout au moins, l'impression première est un enthousiasme général sans bornes.

Or, quel contraste ! en 1909, après 54 ans, les Alpes sont traversées par trois, bientôt par quatre tunnels en plein cœur, là où les monts dépassent de plus de 1.500 mètres les plus hauts massifs des Pyrénées et celles-ci, vierges encore de toute ligne ferrée, sentent à peine les perforuses mordre leurs flancs. Des trois lignes décidées, deux sont encore en voie de construction, la troisième semble ajournée *sine die*. Si nous remontons le courant des événements, nous voyons les relations officielles échouer par deux fois malgré leur solennité de commissions internationales ; chaque nation présente à dessein les lignes qu'elle sait devoir être refusées par l'autre ; en France les pouvoirs publics, devenus très circonspects vis-à-vis des projets présentés, exigent études sur études, tâchent d'obtenir, en mettant les lignes aux enchères devant les conseils généraux, les subventions les plus fortes qui se puissent. Les

multiples rapports si élogieux en première page, le sont beaucoup moins dans leur conclusion. ; ainsi M. L. Janet dit dans son préambule : « La France et l'Espagne ont toutes deux un grand intérêt à ouvrir de nouvelles lignes internationales à travers la chaîne des Pyrénées », et dans ses dernières pages : « La commission tient essentiellement à dire qu'elle ne s'est nullement laissé prendre aux grandes espérances qu'a fait naître dans certains esprits l'ouverture projetée de trois transpyrénéens... », « les tracés transpyrénéens donneront probablement de très petits bénéfices d'exploitation tout à fait insuffisants pour correspondre à l'intérêt des capitaux engagés... », « mais il serait fâcheux de laisser encore sans solution une question posée depuis un demi-siècle » ; les milieux politiques et économiques qu'intéresse la question, deviennent soudain froids et réservés ; des faux-fuyants sont présentés au dernier moment pour ajourner encore des travaux auxquels on ne tient plus : tel celui de la substitution de la voie étroite à la voie normale. En un mot, du côté français, à l'enthousiasme général viennent s'opposer des froideurs et des hésitations qui, de lenteurs en lenteurs, ont créé la situation presque ridicule, qu'en 1909, après 54 ans d'études et de résolutions diverses, on en est encore à attendre le jour, lointain sans aucun doute, où les deux versants des Pyrénées pourront communiquer entre eux autrement que par diligences.

L'Espagne s'est aussi laissé aller à quelque enthousiasme ; mais d'abord cet enthousiasme s'est reporté sur une seule des lignes projetées ; en second lieu, il dure

encore. Quant aux autres lignes dont l'exécution est décidée, nos voisins ont toujours montré beaucoup de froideur ; malgré les subventions allouées et les avances faites, aucun concessionnaire sérieux ne se présente. L'impression se résume en un mauvais vouloir persistant pour les deux lignes de l'Est, en un désir tenace et des efforts continus pour la ligne occidentale.

Ces contradictions du côté français, cette froideur générale sauf pour un des projets de tous temps désiré du côté espagnol, sont le résultat le plus clair que fournit l'analyse psychologique de l'histoire des transpyrénéens ; reste à les expliquer.

La cause de l'enthousiasme premier en France, nous la trouvons d'abord dans le caractère national prompt à accepter d'emblée une idée séduisante sans l'approfondir : or quoi de plus séduisant, alors que les chemins de fer transalpins, se débattant dans les questions de concurrence internationale, sont détrônés avant même leur construction par la rivalité des voies d'eau les plus considérables de l'Europe, que de relier deux nations telles que la considération d'aucune autre ni d'aucun lien rival n'interviendra ni au point de vue politique ni au point de vue économique ? Quel projet plus élégant que de relier les plaines méridionales de la France aux plaines septentrionales de la Péninsule ibérique si proches les unes des autres, séparées seulement par une chaîne de montagnes ? Certes cette chaîne est puissante, mais de plus puissantes ont été vaineues, et la difficulté même de la réalisation

n'est-elle pas un excitant pour l'esprit français ? Nul individu ni groupement social n'a échappé à ce sentiment ; depuis les communes les plus modestes jusqu'aux plus hautes sommités de notre administration centrale, tous ont été séduits par le projet de chemins de fer traversant les Pyrénées.

En second lieu, l'influence des intérêts locaux et régionaux n'a pas été non plus pour peu de chose dans cet enthousiasme. L'on sait avec quelle âpreté nos départements, nos cantons et nos communes se disputent les voies ferrées que notre budget permet d'inscrire chaque année à la loi de finances. Elle est pourtant dépassée par la véritable frénésie qu'ont mise les départements montagnards du Sud-Ouest à obtenir le choix de leurs vallées pour le passage des chemins de fer transpyrénéens ; ainsi nous voyons le rapporteur au conseil général de la Haute-Garonne déclarer : « Nulle autre œuvre ne peut être comparée au point de vue de l'intérêt de notre département et de la riche région dont Toulouse est le centre et la capitale au percement des Pyrénées centrales par la vallée de la Garonne » (séance du 7 avril 1880). Les offres de subvention étaient à l'avenant. C'est que ces lignes sont considérées comme autant de Pactoles ; le chemin de fer opère, aux yeux de tous, le drainage de l'or vers leurs contrées les plus pauvres, les plus déshéritées. Et qui les contredira ? Qui ne comprendra qu'ainsi pourront être exploitées les richesses minières pyrénéennes stériles faute de voies de communication ; que des milliers de touristes et de baigneurs vien-

dront peupler chaque été les villages de population fixe minime par suite de la faible étendue des terres fertiles et de la rigueur des hivers ; que ces terres recherchées comme terrain à bâtir, propre aussi à la culture maraîchère, vont décupler de valeur ? Ainsi ces robustes et sobres populations vont pouvoir faire valoir leur droit à la jouissance, et si elles doivent y perdre leur antique vertu et leur force noueuse, du moins comme le reste de la France elles pourront jouir, prendre contact avec ce qu'engendre le luxe, et perdre dans une vie plus large et plus désirable la noblesse inconsciente de leur existence restreinte et dure.

Aussi, à l'enchère proposée par les pouvoirs publics, la réponse est-elle brillante : les conseils généraux vident avec une prodigalité sans précédent le bas de laine des montagnards devant les représentants étonnés du pouvoir central. Et cela non plus n'a pas peu contribué à l'enthousiasme général qui accueillit les projets de transpyréniens.

Reste à expliquer la seconde phase psychologique toute d'hésitation et de lenteurs.

Aux constitutions révolutionnaires a succédé l'Empire ; à l'enthousiasme que déchaînèrent les conceptions humanitaires des « années quarante », le ridicule où s'effondra la timide expérience qu'on en fit ; si l'esprit français est facile à enthousiasmer par une idée, il est encore plus facile à décourager par un contact avec sa réalisation quand celle-ci présente de sérieuses difficultés : c'est ce qui arriva pour les transpyréniens ; à mesure que l'on poussait plus avant l'étude des diverses lignes, les difficultés techniques, le

faible intérêt économique national refroidissaient l'enthousiasme, et c'est évidemment par amour-propre, pour ne pas avouer la légèreté de leur premier sentiment, que les rapporteurs qui mettent en doute en fin d'étude le moindre intérêt des lignes à construire, commencent toutefois par de fougueux éloges de ces mêmes lignes.

Car on fut bien obligé de reconnaître que bien restreinte serait la zone de trafic des lignes transpyrénéennes ; il fallait en rabattre ; Paris-Madrid emprunterait peut-être toujours les lignes de Hendaye et Irun ; Paris-Barcelone toujours celles de Cerbère et Port-Bou ; quant à Paris-Carthagène, qui en userait, sinon quelques fonctionnaires français, craignant le mal de mer, rejoignant leurs postes d'Algérie ? On s'aperçut que l'Espagne et la France que l'on voulait relier l'étaient déjà et fort bien ; sur la carte, une ligne droite de Paris à Madrid passe par Irun ; de Paris à Barcelone, entre Bourg-Madame et Port-Bou. Tant d'efforts dépensés en pièces administratives étaient donc dépensés dans le vide ; et tant de sacrifices financiers allaient avoir pour seul résultat de relier les maigres vallées françaises des Pyrénées, le Languedoc et l'Armagnac aux sauvages vallées d'Espagne, la Catalogne occidentale, la plus pauvre, et l'Aragon, de si haute réputation économique, mais en réalité si primitive. Certes ces contrées s'enrichiraient et se civiliseraient, mais quand ? Et cela valait-il des lignes organisées en vue du grand transit international ? Même dans le cas où l'on admettait l'hypothèse la plus favorable et des relations d'intérêt général établies

entre France et Espagne par les transpyrénéens, quelle différence avec les chemins de fer analogues à travers les Alpes ! Ici, le centre économique de l'Europe par où passent les diamètres dont les extrémités sont France et Autriche ; Angleterre et Allemagne-Italie, nations de puissance économique incomparable ; là, une extrémité de l'Europe dont s'écarte tout transit (1) et où deux nations seulement se trouvent en présence, dont la plus intéressée sort à peine d'une léthargie économique complète. Aussi les évaluations du trafic probable donnaient de bien faibles chiffres. On rabattait de 50 o/o sur les premières évaluations faites au petit bonheur. En un mot, tant en qualité qu'en quantité, le trafic des lignes projetées paraissait très aléatoire : leur faible intérêt réel suffirait à expliquer les retards et la quasi-indifférence qui succèdent aux premiers élans d'enthousiasme.

Nous en trouvons une seconde raison dans le fait que les deux nations en présence ont des vues divergentes sur la question qu'elles traitent en commun. Jetons en effet un coup d'œil sur la carte de l'Europe : nous voyons immédiatement que la France et l'Espagne sont loin d'être placées sur le même axe ; une ligne à peu près droite qui passerait par Carthagène, Libourne et Caen aurait presque toute la France à l'Est et presque toute l'Espagne à l'Ouest.

(1) Pour les relations mondiales de l'Europe, l'Espagne est un point mort, dit M. Redelsperger. On a souvent comparé l'Espagne à la Norvège et à la Suède, quant à sa situation extérieure au centre économique européen.

Dès lors, il est bien évident que l'Espagne désirant voir desservie sa partie centrale et son centre géographique et administratif, Madrid, et non sa pointe Est, aura tendance à rejeter ses projets transpyrénéens vers l'océan Atlantique.

La France, au contraire, et pour des raisons inversement semblables, tiendra surtout à ses projets orientaux. Ajoutons à cela que pour des raisons de reconnaissance politique, l'Espagne tient à favoriser l'Aragon, et que pour des raisons d'intérêt économique, la France tient à multiplier et améliorer ses relations avec la Catalogne et Barcelone, véritable centre et capitale industrielle de l'Espagne. Cette divergence dans les vues des deux nations est la cause de bien des lenteurs ; elle a surtout eu pour résultat l'adoption de plusieurs lignes et non une seule comme il en avait été question au début, et aussi que pour chaque nation il est une ligne préférée qui n'est pas celle que préfère l'autre, en sorte que chaque nation a bien une ligne fort avancée et quasi-prête à être mise en exploitation, mais ce n'est justement pas celle que l'autre a dans ce même état.

Cette divergence de vues est nuisible aux intérêts français comme aux intérêts espagnols, puisqu'elle a empêché jusqu'ici qu'aucun d'eux ait encore reçu satisfaction ; avec elle, nous avons terminé l'étude des cours de l'état psychologique en France. Etudions maintenant le point de vue espagnol. Il se résume, nous le savons, en une indifférence parfaite, sauf pour la ligne dite en Espagne « de Canfranc », du nom de la vallée où passe le chemin de fer d'Oloron à

Saragosse. Nous en avons vu les causes dans la différence d'axes des deux nations et dans la dette politique que le gouvernement espagnola contractée envers les populations aragonaises. Quant à l'indifférence qui entoure les autres lignes, elle a ses causes dans la pauvreté générale du pays, dans la vue fort nette qu'ont eue les autorités espagnoles de la faible productivité des lignes projetées, enfin dans les difficultés techniques considérables que présente leur exécution, difficultés provenant de ce que les Pyrénées qui s'affaissent brusquement sur le versant français et laissent venir la plaine à une trentaine de kilomètres de la crête, se multiplient vers le Sud à l'infini et reculent à 150 kilomètres la plaine de l'Ebre.

Remarquons encore que, tandis qu'en France l'Etat se charge de la plus grande partie des frais de construction et garantit un intérêt très acceptable aux capitaux engagés, en Espagne c'est le concessionnaire qui assume la charge de fournir les capitaux et de les rémunérer, aidé seulement par de médiocres subventions et avances ; il est bien évident que les concessionnaires risquant et risquant beaucoup montreront toujours une extrême réserve jusqu'au jour où de sérieux calculs feront prévoir un gros revenu. Or jusqu'ici ils n'ont donné que de maigres résultats, d'où la froideur dont ne s'est jamais départie l'Espagne pour les deux lignes orientales que lui impose la Convention de 1904.

Après ces grands enseignements de l'historique des transpyrénéens, nous ne pouvons passer sous silence cer-

tains détails psychologiques très intéressants. Ainsi voyons-nous ici, mieux que nulle part ailleurs, la tendance des intérêts particuliers à fausser l'intérêt général ; dans la séance du 26 avril 1879 du conseil général de la Haute-Garonne, il est dit en effet : « ... Nous devons tout faire pour que les chemins de Chaum à la frontière espagnole et de Saint-Girons à Seix soient exécutés aussitôt que possible et qu'ils aient la préférence sur tous les autres chemins pyrénéens ou sous-pyrénéens ; il n'en est pas de plus intéressants pour notre département. » Du reste, second détail non moins intéressant, l'Etat se sert de cette tendance pour obtenir la plus grande aide qui se puisse, des départements intéressés ; c'est ainsi que le secrétaire général du ministère des travaux publics dit au président du conseil général de la Haute-Garonne que si le département consent à fournir une subvention, ce sera un moyen sûr d'assurer et de hâter la construction du chemin ; de plus le ministre des travaux publics écrit même une lettre engageant départements, communes et particuliers à se joindre à l'Etat pour les frais et bientôt la subvention par le département est considérée comme condition *sine qua non* de la déclaration d'utilité publique ; enfin le ministre va jusqu'à indiquer le montant de la subvention désirée par l'Etat, ce qui fait dire à M. Pujos (séance du 7 avril 1880 du conseil général de la Haute-Garonne) : « Tout paraît assez étrange dans cette affaire, jusqu'à la manière presque comminatoire dont la question est posée : le département paiera une somme de... ou n'aura pas de chemin de fer.

Il y a comme une sorte d'enchère proposée aux départements intéressés, de telle sorte que le tracé semble devoir être déterminé non pas en vue de l'intérêt général, mais d'après la part contributive que le département prendra dans la dépense, et que l'on verra, chose singulière, et anormale, un modeste département avec un budget plus modeste encore, subventionner l'Etat dont le budget est si gros. » Mais il y a mieux encore, car nous voyons l'Etat laisser croire aux départements qu'il a le choix de la ligne à construire, que la construction sera une « faveur » accordée par lui à qui il lui plaira, afin de les exciter aux larges subventions, alors qu'en réalité le choix est bilatéral et qu'il se fixe pour des motifs de politique générale, de stratégie, d'économie générale, d'influences politiques. Malgré cela les conseils généraux s'y sont tous laissé prendre, et s'ils ont pensé à l'Espagne c'est pour croire qu'elle est aux ordres du ministre des travaux publics français (Voyez séance du 7 avril 1880 du conseil général de la Haute-Garonne).

CONCLUSION

Notre étude n'est que le premier chapitre d'un ouvrage complet sur les transpyrénéens.

Nous avons vu, des transpyrénéens, d'abord les causes naturelles, c'est-à-dire physiques et économiques, et ce fut notre introduction ; nous avons vu ensuite les causes humaines, c'est-à-dire politiques et sociales, nous en avons fait la psychologie, et ce fut le corps principal de cette étude : l'historique et ses enseignements. Dans le chapitre « l'Etat actuel », nous avons déterminé la situation respective des deux nations intéressées, leurs obligations et les moyens dont elles disposent pour y faire face.

Nous le savons, cet état actuel des choses se résume dans la période d'exécution des voies. Sommes-nous arrivés à la fin de l'étude qu'on en peut faire ? Après avoir fouillé le passé, précisé le présent, sommes-nous arrêtés par l'ignorance complète de l'avenir ? Les actes humains sont-ils à ce point imprévisibles qu'il faille engager des capitaux presque fabuleux sans pouvoir ni peu ni prou préjuger le bénéfice qu'ils créeront ?

L'économie politique nous répond négativement ; elle ne vit pas seulement de constatations, de faits acquis, mais aussi de raisonnements ; si elle a des affinités profondes avec l'histoire, elle se réclame aussi des sciences déducti-

ves ; elle a ses lois, étant soumise à la logique qui découvre les rapports nécessaires dérivant de la nature des phénomènes qui la composent. En ce sens elle est susceptible de prévisions sûres et précises sinon détaillées : l'avenir lui appartient donc dans une certaine mesure. Or quelle question plus économique que celle des moyens de transport qui font l'objet de notre étude ? Aussi devant nous s'offre un champ de travail nouveau. Nous pourrions interroger l'avenir des voies ferrées à travers les Pyrénées ; au moyen des tarifs des futures lignes, déterminer quelles régions de France et d'Espagne auront intérêt à les emprunter plutôt que de recourir aux anciennes voies : nous déterminerions ainsi la zone de trafic, peut-être assez exactement pour la fixer matériellement sur la carte géographique. Rentrant dans le domaine des constatations, nous étudierions l'état économique de cette zone grâce aux nombreuses statistiques que notre époque publie pour la plus grande utilité des économistes. Cela nous amènerait à apprécier l'intensité du trafic probable dont seront susceptibles les transpyrénéens. Et nous terminerions l'étude complète de notre sujet dans le pur domaine du raisonnement, cherchant quels bienfaits économiques peuvent naître des transpyrénéens aux régions qu'ils traversent, bienfaits indubitables en principe, nous le savons.

Il ne nous appartient pas de mener à bien nous-même cet immense travail. Mais puisse-t-il être bientôt entrepris, et puisse notre thèse servir de premier chapitre à l'étude complète des chemins de fer à travers les Pyrénées centrales.

TEXTES DES CONVENTIONS ET AUTRES.

I

Convention franco-espagnole

déterminant les conditions générales d'exécution et de raccordement des deux nouveaux chemins de fer à construire à travers les Pyrénées, signée à Madrid le 13 février 1885.

Le Président de la République française et Sa Majesté le Roi d'Espagne, désirant déterminer, d'un commun accord, les nouvelles communications par voie ferrée à établir entre les deux pays, à travers les Pyrénées, et arrêter les conditions générales d'exécution et de raccordement à la frontière des lignes à construire, ont résolu de conclure, à cet effet, une convention, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française :

Son Excellence le baron des Michels, ambassadeur de la République près de Sa Majesté le Roi d'Espagne, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, grand-croix de l'Ordre royal de Charles III, etc..., etc.

Et Sa Majesté le Roi d'Espagne :

Son Excellence don José Eldnayen, marquis del Pazo de la Merced, grand-croix de l'Ordre royal de Charles III, grand-croix de l'Ordre national de la Légion d'honneur, son ministre d'Etat, sénateur, inspecteur général des chemins, canaux et ports, etc..., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. — Il sera construit deux lignes internationales qui traverseront la frontière franco-espagnole près des ports de Salau et du Somport.

La première partira de Saint-Girons (Ariège), rencontrera la vallée du Salat et pénétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa qu'elle parcourra en passant à Esterri de-Aneo pour aboutir à Lerida dans la vallée du Segré.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, pénétrera dans celle du Rio-Aragon et passera ensuite dans la vallée du Gallego, pour aboutir à Zuera en s'attachant à rendre la voie la plus courte sur tout son parcours.

ART. 2. — Les deux gouvernements s'engagent à exécuter les deux lignes simultanément et avec la même activité. La durée des travaux ne dépassera pas dix ans à partir de l'échange des ratifications de la présente convention.

ART. 3. — Sur les deux lignes projetées, les déclivités ne dépasseront sur aucun point 33 millimètres par mètre ; cette limite sera réduite à 27 millimètres à l'intérieur des souterrains de faite.

Pour ces deux mêmes lignes, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs à 300 mètres, à moins de circonstances exceptionnelles pour lesquelles il sera statué par les deux gouvernements.

ART. 4. — Les tunnels de faite seront à deux pentes

d'égale longueur, et chaque gouvernement exécutera, à ses frais, la partie de ces ouvrages comprise entre les points culminants de chaque tunnel et la tête située sur son territoire.

L'entretien des portions de tunnel de faite exécutées par chaque gouvernement restera exclusivement à sa charge. Les opérations topographiques pour l'exécution de ces ouvrages seront exécutées de concert par les ingénieurs des deux gouvernements.

ART. 5. — Une gare internationale sera, pour chacune des deux lignes, établie sur chacun des deux versants.

Entre les gares internationales de chaque ligne, il sera posé au moins une voie française et une voie espagnole.

ART. 6. — Des conditions ultérieures régleront tout ce qui se rapporte à l'emplacement, aux dispositions des tunnels de faite, des gares internationales et à la fixation des tarifs communs, etc...

ART. 7. — La Commission internationale se réunira toutes les fois que l'un des deux gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois tous les six mois, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente convention, et, notamment, pour veiller à ce que l'exécution simultanée des deux lignes se poursuive avec la même activité.

ART. 8. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en France et en Espagne. Les gouvernements contractants se réservent de se concerter sur

le moment où cette approbation devra être demandée dans les deux pays.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Madrid le 13 février 1885.

Signé : BARON DES MICHELS

ELDNAYEN.

Article additionnel.

Conformément aux stipulations des articles 2 et 7 de la convention intervenue à Madrid le 13 février 1885, touchant le raccordement des chemins de fer transpyrénéens, et en vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux gouvernements de France et d'Espagne conviennent de suivre, en ce qui concerne l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des deux lignes, les dispositions générales arrêtées dans le règlement ci-annexé. Ce règlement devant être une partie intégrante de la convention, aura, par conséquent, la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

Fait à Madrid, le 13 février 1885.

Signé : BARON DES MICHELS.

ELDNAYEN.

Règlement

Des dispositions générales à adopter pour l'exécution des travaux.

1° Les travaux en Espagne devront commencer à Zuera

pour la ligne de Saragosse à Pau, et à Lérida pour la ligne dirigée de cette dernière ville vers Toulouse. Ils seront poussés avec toute l'activité nécessaire pour qu'à l'expiration d'une première période de cinq ans, les travaux soient terminés jusqu'à Canfranc, pour la première de ces lignes, et jusqu'à Sort pour la seconde.

2° Pendant cette même période, la France aura à faire exécuter les sections d'Oloron à Bedous et de Saint-Girons à Seix. En outre, les ingénieurs français utiliseront ces cinq années pour compléter les études et les projets nécessaires pour les rampes d'accès depuis Bedous et Seix jusqu'à l'entrée des souterrains de faite correspondants.

3° Dans les quatre années qui suivront, on devra, de chaque côté de la frontière, construire les raccordements ou rampes d'accès depuis les extrémités des travaux précédemment exécutés jusqu'à l'entrée des souterrains de faite. C'est avant la fin de cette même période que l'on devra établir les plate-formes nécessaires pour les gares internationales.

4° Les travaux des souterrains de faite devront être entrepris six ans après le commencement de l'exécution des lignes et devront, à moins de circonstance de force majeure, être terminés à la fin de la dixième année ;

5° Les services techniques des deux pays devront, à la suite de conférences dont les résultats seront soumis à la commission internationale et présentés ensuite à l'approbation des deux gouvernements de France et d'Espagne, régler les mesures relatives aux dimensions et au mode

d'exécution des souterrains de faite, ainsi que les dispositions à adopter pour les gares internationales.

Fait à Madrid, le 13 février 1885.

Signé : Baron DES MICHELS.

ELDNAYEN.

II

Projet de convention du 30 avril 1894.

Protocole.

Les soussignés, délégués de la République française et du gouvernement de Sa Majesté la Reine régente d'Espagne, se sont réunis à Paris, conformément à leurs instructions, pour réviser la Convention (non ratifiée) et le règlement d'exécution signés le 13 février 1885 entre les deux pays en vue de l'établissement de deux voies ferrées à travers les Pyrénées centrales, l'une allant de Saint-Giron à Lerida, l'autre d'Oloron à Zuera.

Après l'examen auquel ils ont procédé de concert, ils ont reconnu que, pour tenir compte des changements survenus depuis neuf ans, et sans modifier les directions générales de ces deux lignes, il conviendrait de substituer à la convention et au règlement de 1885 de nouveaux projets dont ils ont arrêté les termes. Ils ont par suite décidé d'un commun accord d'annexer les dits projets de convention et de règlement au présent protocole, et de les soumettre à leurs gouvernements respectifs.

De plus il a été entendu que les délégués, en signant ce

protocole, réservaient expressément l'entière liberté d'action de leurs gouvernements, relativement à l'époque à laquelle seront commencés les travaux, en raison des dépenses que cette convention doit entraîner et des ressources budgétaires qui devront être affectées à la construction des lignes, ces dépenses et ces ressources dont le montant n'a pas encore pu être déterminé, devant être l'objet d'examens ultérieurs de la part de chacun des deux gouvernements.

Fait en double, à Paris, le 30 avril 1894.

Les délégués de la France,

Les délégués de l'Espagne :

CLavery.

Eduardo Bosch.

KOZIOROWICZ.

Joaquin BELLIDO.

E. DE MORLAINCOURT.

Joaquin BARRAQUER.

Projet de convention.

ART. 1^{er}. — Il sera construit deux lignes internationales qui traverseront la frontière franco-espagnole près des ports de Salau et de Somport.

La première partira de Saint-Girons (Ariège), remontera la vallée du Salat et pénétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa qu'elle parcourra en passant à Esterri de Aneo pour aboutir dans la vallée du Segre.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, pénétrera dans celle du Gallego et rejoindra à Zuera la ligne de Saragosse à Barcelone.

ART. 2. — Les deux gouvernements s'engagent à exé-

cuter simultanément les deux lignes décrites ci-dessus, ainsi que les deux tunnels de faite et les gares internationales correspondantes. Les travaux des lignes d'accès devront être terminés avant l'achèvement desdits tunnels, la durée de l'ensemble des travaux visés dans le présent article ne dépassera pas dix ans à partir de l'échange des ratifications de la présente convention.

ART. 3. — Sur les deux lignes projetées, les déclivités ne dépasseront sur aucun point trente-trois millimètres par mètre ; cette limite sera réduite à vingt-sept millimètres à l'intérieur des souterrains de faite.

Pour ces deux mêmes lignes, le rayon des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres, à moins de difficultés exceptionnelles de construction pour lesquelles il sera statué par les deux gouvernements.

ART. 4. — Le tunnel du Somport partira des Forges d'Abel en France à la cote 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote 1.195 mètres. Le profil en long présentera à partir de la tête française une rampe de cinq millimètres sur 100 mètres de longueur, une rampe de vingt-sept millimètres sur 4.942 mètres et une rampe de deux millimètres sur 2.693 mètres.

Le tunnel du Salat aura son entrée du côté de la France à l'altitude de 1.035 mètres ; la sortie aura lieu en Espagne à la cote de 1.188 mètres.

Le profil en long présentera, à partir de la tête française, une rampe de vingt-sept millimètres par mètre sur 5.904 mètres et une pente de deux millimètres sur 2.826 mètres de longueur.

Les longueurs, cotes et pentes ci-dessus indiquées pourront, au moment des tracés définitifs, subir des modifications sur lesquelles il sera statué par les deux gouvernements. Chacun des deux tunnels sera exécuté par un entrepreneur unique.

Le montant des dépenses qui seront faites d'après les conditions du marché d'adjudication sera partagé par parties égales entre les deux gouvernements ; mais chacun d'eux réglera les difficultés et supportera les conséquences des aléas et imprévisions qui pourraient se produire sur la demi-longueur des tunnels à partir de la tête située sur son territoire.

Chacun des deux gouvernements aura à sa charge l'entretien et la conservation de la moitié de la longueur des tunnels la plus rapprochée de son territoire.

ART. 5. — Une gare internationale sera, pour chacune des deux lignes, établie sur chacun des deux versants. Entre les gares internationales de chaque ligne, il sera posé deux voies composées chacune de trois rails espacés, de manière que les trains français et espagnols puissent circuler sur chacune d'elles.

La section transversale des tunnels de faite sera déterminée d'après ces bases par les ingénieurs des deux gouvernements.

ART. 6. — Des conventions ultérieures régleront tout ce qui se rapportera à l'emplacement des gares internationales à la fixation des tarifs communs, etc...

ART. 7. — La commission internationale se réunira

toutes les fois que l'un des deux gouvernements le jugera nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente convention, étudier tous les autres points qui doivent être examinés par elle, et notamment veiller à ce que l'exécution simultanée des deux lignes se poursuive avec la même activité.

ART. 8. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées après approbation par les Chambres législatives en France et en Espagne.

Les gouvernements contractants se réservent de se concerter sur le moment où cette approbation devra être demandée dans les deux pays.

Article additionnel.

En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux gouvernements conviennent de suivre, en ce qui concerne l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des deux lignes, les dispositions générales arrêtées dans le règlement ci-annexé. Ce règlement devant être une partie intégrante de la convention, aura par conséquent la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

Vu pour être annexé au Protocole en date de ce jour.

Paris, le 30 avril 1894.

Les délégués de la France :

CLAVERY,

KOZIOROWICZ,

E. DE MORLAINCOURT,

Les délégués de l'Espagne .

Eduardo BOSCH.

Joaquín BELLIDO.

Joaquín BARRAQUER.

Projet de règlement*Des dispositions générales à adopter pour
l'exécution des travaux.*

1° La ligne se dirigeant vers Oloron étant actuellement faite en Espagne jusqu'à Jaca, pourra être limitée à ce point ou prolongée jusqu'à Canfranc pendant que la ligne de Lerida vers Toulouse sera construite jusqu'à Sort.

Ces travaux devront être terminés dans un délai maximum de cinq ans.

2° Pendant le même temps la France aura à faire exécuter les sections d'Oloron à Bedous et de Saint-Girons à Seix ;

3° Ce n'est que lorsque la totalité des sections indiquées ci-dessus aux paragraphes 1 et 2 sera achevée que les deux gouvernements pourront commencer les travaux des tunnels de faite et les raccordements ou rampes d'accès depuis les extrémités des travaux précédemment exécutés jusqu'à l'entrée des tunnels de faite.

A moins de circonstances de force majeure, les travaux compris au paragraphe 3 ainsi que l'embranchement de Zuera à Turuñana (Atalaya) devront être terminés dans une nouvelle période de cinq ans qui s'ajoutera à la précédente ; l'achèvement total ne devant dans aucun cas dépasser la durée de dix ans prescrite par l'article 2 de la convention.

4° Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs aux projets des tunnels de faite et aux

gares internationales seront faits d'un commun accord par les ingénieurs des deux gouvernements et soumis à la commission internationale qui se réservera, lorsqu'il y aura lieu, de les présenter à l'approbation des deux gouvernements de France et d'Espagne. Les ingénieurs de chaque gouvernement dirigeront respectivement la construction de la moitié des tunnels à partir de la tête qui sera située dans leur pays ; ils vérifieront périodiquement ensemble l'alignement et les pentes des parties construites et en construction, dans les deux parties des tunnels.

Vu pour être annexé au protocole en date de ce jour.

Paris, le 30 avril 1894.

Les délégués de la France : *Les délégués de l'Espagne :*

CLAVÉRY.

Eduardo BOSCH.

KOZIOROWICZ.

Joaquín BELLEDO.

E. DE MORLAINCOURT.

Joaquín BARRAQUER.

III

Convention du 18 août 1904.

Le Président de la République française et Sa Majesté le Roi d'Espagne, désirant déterminer, d'un commun accord, les nouvelles communications par voies ferrées à établir entre les deux pays à travers les Pyrénées, et arrêter les conditions générales d'exécution et raccordement à la frontière des lignes à construire, ont résolu de conclure à cet effet une Convention, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française :

Son excellence M. Th. Delcassé, député, ministre des affaires étrangères de la République française, etc..., etc..., etc...

Et Sa Majesté le Roi d'Espagne :

Son Excellence M. de Léon y Castillo, marquis del Muni, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Espagne près le Président de la République française, etc..., etc..., etc...,

Lesquels après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1^{er}. — Il sera construit trois lignes internationales qui traverseront respectivement la frontière franco-espagnole aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame et près des ports de Somport et de Salau.

La première partira d'Aix-les-Thermes (Ariège), traversera en tunnel le col de Puymaurens, coupera la frontière aux environs de Puigcerda et de Bourg-Madame, franchira en tunnel le col de Tosas, et s'embranchera à Ripoll sur le chemin de fer de Granollers à San Juan de las Abadesas.

La seconde partira d'Oloron (Basses-Pyrénées), remontera la vallée d'Aspe, franchira en tunnel le Somport, pénétrera dans la vallée du Rio-Aragon, puis passera dans celle du Callego et s'embranchera à Zuera sur la ligne de Saragosse à Barcelone.

La troisième partira de Saint-Girons (Ariège), remontera la vallée du Salat, franchira en tunnel le col de Salau, pé-

nétrera en Espagne par la vallée du Noguera-Pallaresa, et s'y embranchera, à Sort, sur la ligne projetée de Lerida à la frontière,

ART. 2. — Les deux gouvernements s'engagent à exécuter chacune des trois lignes susdites le plus rapidement possible et, en tout cas, dans un délai maximum de dix années.

Pour chacune des deux premières, qui doivent s'embrancher en Espagne, sur des lignes déjà actuellement ouvertes à l'exploitation, ce délai courra du jour de l'échange des ratifications de la présente convention.

Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lerida à la frontière par la vallée du Noguera-Pallaresa, ce délai courra du jour de la notification par le gouvernement espagnol au gouvernement français de l'achèvement de la section de Lerida à Sort de ladite ligne.

ART. 3. — Sur les trois lignes internationales, la traction se fera soit à la vapeur, soit à l'électricité, par adhérence ou par tout autre moyen agréé par les deux gouvernements, le mode de traction pouvant d'ailleurs varier sur chaque ligne suivant les sections.

Le matériel de traction seul y pourra être de types spéciaux ; les autres véhicules devront, dans chacun des deux pays, être des types en usage sur l'ensemble des voies ferrées à largeur normale dudit pays.

Les déclivités ne devront pas dépasser : pour le cas de la traction à vapeur par adhérence, 33 millimètres par

mètre, et pour celui de la traction électrique par adhérence, 43 millimètres par mètre.

Dans les tunnels internationaux du Somport et du Salau, où la traction s'effectuera par l'électricité, les déclivités ne devront pas dépasser 34 millimètres par mètre.

Dans le cas de traction par adhérence, les rayons des courbes ne devront pas être inférieurs, savoir :

Sur les sections à traction à vapeur, à 300 mètres pour la voie espagnole et 260 mètres pour la voie française ;

Et sur les sections à traction électrique, à 230 mètres pour la voie espagnole et 200 mètres pour la voie française.

Toutefois ces rayons minima pourront être abaissés en cas de difficultés exceptionnelles de construction, pour lesquelles il sera statué par les deux gouvernements.

Pour le cas de traction par tout autre moyen que l'adhérence il sera statué d'accord entre les deux gouvernements sur les limites à admettre pour les déclivités et pour les rayons des courbes.

ART. 4. — Le tunnel international du Somport partira en France, des Forges d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote invariable 1.195 m. 50.

Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie espagnole unique. La force hydraulique à provenir du lac d'Estaes sera, dans les conditions que fixeront de concert les deux gouvernements, utilisée sur les deux versants pour le percement du tunnel.

Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu du Mail, et aboutira en Espagne, près d'Isil. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie française unique.

Les deux gouvernements arrêteront, d'un commun accord, le tracé, le profil et, d'une manière générale, les dispositions techniques des deux tunnels internationaux.

Chacun de ces tunnels, superstructure comprise, sera exécuté par les soins et provisoirement aux frais du gouvernement français dans la partie comprise entre la tête française et le point culminant du profil en long ; par les soins et provisoirement aux frais du gouvernement espagnol entre ce point culminant et la tête espagnole.

Chacun des deux gouvernements arrêtera souverainement sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins. Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée définitivement par chacun des deux gouvernements.

ART. 5. — Il sera établi sur la ligne d'Aix à Ripoll deux gares internationales, situées l'une en France, l'autre en Espagne, et reliées entre elles par deux voies, l'une française, l'autre espagnole.

Il sera établi une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire français aux Forges d'Abel ; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire espagnol, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux gouvernements.

La voie espagnole traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français. La voie française traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol.

Les projets de chacune de ces quatre gares et des voies reliant entre elles les deux gares internationales de la ligne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et, respectivement, aux souterrains de faite celles des lignes du Somport et du col de Salau, seront arrêtés d'un commun accord par les deux gouvernements. Dans les gares internationales du Somport et du col de Salau, chacun des deux pays disposera des installations nécessaires pour l'exploitation et la surveillance du chemin de fer et pour le service des douanes.

Tous ces travaux seront exécutés par les soins et provisoirement aux frais du gouvernement sur le territoire duquel ils seront situés ; chacun des deux gouvernements arrêtera souverainement, sans intervention de l'autre, le compte général des dépenses relatives aux travaux exécutés par ses soins.

Il sera fait, ensuite, masse de ces deux comptes, pour la moitié du total être supportée par chacun des deux gouvernements.

ART. 6. — Les deux gouvernements supporteront par moitié les frais d'entretien des ouvrages établis à leurs frais communs en vertu des articles 4 et 5 ci-dessus.

ART. 7. — La commission internationale se réunira toutes les fois que l'un des deux gouvernements le jugera

nécessaire, et au moins une fois par an, au mois de mai, pour contrôler l'exécution des clauses de la présente Convention, étudier tous les autres points de sa compétence, et, notamment, veiller à ce que la construction des trois lignes soit achevée dans les délais stipulés à l'article 2 ci-dessus.

ART. 8. — En vue d'assurer la marche normale des travaux, les deux gouvernements suivront, en ce qui concerne tant l'ordre et les délais à observer pour l'exécution des lignes que l'apurement des comptes des ouvrages à frais communs, les dispositions générales stipulées dans le règlement d'exécution ci-annexé.

Ce règlement, devant former partie intégrante de la présente convention, aura la même vigueur que s'il s'y trouvait littéralement inséré.

ART. 9. — La présente Convention annule et remplace celle signée à Madrid le 13 février 1885 et non ratifiée.

ART. 10. — La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées après approbation par les Chambres législatives en France et en Espagne, auxquelles elle sera présentée au cours de leur plus prochaine session.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait, en double exemplaire, à Paris, le 18 août 1904.

(L. S.) Signé : DELCASSÉ.

(L. S.) Signé : F. DE LÉON Y CASTILLO.

Règlement d'exécution

Prévu à l'article 8 de la convention.

1° Dans un délai maximum de cinq années à compter de l'échange des ratifications de la convention, la ligne du Somport sera prolongée en Espagne jusqu'à Villanua, et l'on terminera, en France, la section d'Oloron à Bedous.

Le plus tôt possible, et au plus tard dès l'achèvement desdites sections, les travaux du tunnel de faite et de ses raccordements avec Villanua d'une part et Bedous de l'autre, ainsi que ceux de la ligne de Zuera à Turuñana (Atalaya), devront être entrepris, puis poursuivis assez activement pour être entièrement terminés avant l'expiration du délai de dix ans stipulé à l'article 2 de la convention pour l'exécution de la ligne d'Oloron à Zuera ;

2° Les opérations topographiques et les autres travaux techniques relatifs aux projets des tunnels internationaux et des gares internationales seront effectués d'un commun accord par les ingénieurs des deux gouvernements et soumis à la commission internationale qui devra, lorsqu'il y aura lieu, les présenter à l'approbation des deux gouvernements.

Les ingénieurs des deux pays dirigeront respectivement, après adjudication simultanée des travaux en France et en Espagne, la construction de la partie du tunnel de Somport comprise entre la tête située dans leur pays et le point culminant du profil en long. Ils vérifieront périodiquement, ensemble, l'alignement et les pentes des parties

construites et en construction sur les deux versants du tunnel. Il sera procédé de même à l'égard du tunnel du col de Salau.

3° Les comptes généraux de dépenses prévus aux articles 4 et 5 de la convention comprendront : les frais exposés à partir de la ratification de la Convention pour l'étude des ouvrages auxquels s'appliquent ces comptes ; les dépenses proprement dites des travaux, qu'il s'agisse de celles prévues aux marchés d'entreprise ou des augmentations survenues en cours d'exécution, ou encore de celles effectuées directement en régie ; les frais de surveillance ; les indemnités à payer soit aux entrepreneurs, soit à des tiers ; les frais de procédure et, en général, les dépenses de toute nature se rattachant à l'exécution des dits travaux, à la seule exception des traitements et indemnités des ingénieurs et agents faisant partie du cadre permanent des travaux publics des deux pays, traitements et indemnités qui seront à la charge de leurs gouvernements respectifs.

4° Le présent règlement annule et remplace celui signé à Madrid, le 13 février 1885 et non ratifié.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 18 août 1904.

(L. S.) Signé : DELCASSÉ.

(L. S.) Signé : F. DE LÉON Y CASTILLO.

IV

Protocole additionnel

A la Convention conclue le 18 août 1904 entre la France et l'Espagne, en vue de déterminer les nouvelles communications par voies ferrées à établir entre les deux pays à travers les Pyrénées, et d'arrêter les conditions générales d'exécution et de raccordement à la frontière des lignes à construire.

Le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Espagne, se sont mis d'accord pour compléter et rédiger ainsi qu'il suit le paragraphe 3 de l'article 2 de la convention du 18 août 1904 : « Pour la troisième, qui doit s'embrancher, en Espagne, sur la ligne non encore exécutée de Lerida à la frontière, par la vallée du Noguera-Pallaresa, ce délai courra du jour de la notification par le gouvernement espagnol au gouvernement français de l'achèvement de la section de Lerida à Sort de ladite ligne, notification qui devra avoir lieu dans un délai maximum de dix ans. »

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements, ont signé le présent protocole et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait en double exemplaire, le 8 mars 1905.

(L. S.) Signé : DELCASSÉ.

(L. S.) Signé : F. DE LÉON Y CASTILLO.

V

Deuxième protocole additionnel

A la Convention conclue le 18 août 1904, entre la France et l'Espagne, en vue de déterminer les nouvelles communications par voies ferrées à établir entre les deux pays à travers les Pyrénées et d'arrêter les conditions générales d'exécution et de raccordement à la frontière des lignes à construire.

Le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Espagne se sont mis d'accord pour modifier ainsi qu'il suit les articles 4 et 5 de la convention du 18 août 1904 :

ART. 4. — Les alinéas 1 et 2 en sont supprimés et remplacés par les alinéas 1 et 2 nouveaux ci-après : le tunnel international du Somport partira, en France, des Forges d'Abel, à une cote qui ne sera pas inférieure à 1.064 mètres, et aboutira aux Arañones, en Espagne, à la cote invariable de 1.195 m. 50. Il sera à deux pentes de longueurs sensiblement égales. Il donnera passage à une voie française unique. Le tunnel international du col de Salau partira, en France, du Jeu du Mail, et aboutira, en Espagne, près d'Isil. Il sera à deux pentes de longueurs aussi égales que possible. Il donnera passage à une voie espagnole unique.

ART. 5. — Les alinéas 2 et 3 en sont supprimés et remplacés par les alinéas 2 et 3 nouveaux ci-après. Il sera éta-

bli une seule gare internationale sur chacune des deux autres lignes : celle de la ligne du Somport sera située sur le territoire espagnol, aux Arañones ; celle de la ligne du col de Salau sur le territoire français, en un point qui sera déterminé d'accord entre les deux gouvernements.

La voie française traversant le tunnel du Somport sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire espagnol ; la voie espagnole traversant le tunnel du col de Salau sera prolongée jusqu'à la gare internationale située sur le territoire français.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements, ont signé le présent Protocole et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait en double exemplaire, à Paris, le 15 avril 1908.

(*L. S.*) Signé : L. PICHON.

(*L. S.*) Signé : F. DE LÉON Y. CASTILLO.

Vu :

Le Président de la Thèse,
TRUCHY.

Vu

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

Tableau comparatif des distances par voie ferrée actuelles et futures entre divers points des deux pays limitrophes.

(Extrait du rapport de M. Lourties.)

ITINÉRAIRES		LONGUEURS KILOMÉTRIQUES		
		Actuelles	Futures	Abréviations
Paris-Madrid.	{ par Médina-del Campo . . .	1452	»	} 25
	{ par Oloron à Zuera et Saragosse		1427	
	{ par Toulouse-Cerbère et Barcelone	1839		} 131 95 } 106 199 } 174 } 70
Paris-Tarragone-Carthagène.	{ par Neussargues-Cerbère et Barcelone	1803		
	{ par Lyon-Cerbère et Barcelone	1907		
	{ par Saint-Girons-Sort		1708	
	{ par Ax-les-Thermes-Ripoll		1733	
Paris à Saragosse.	{ par Hendaye et Pampelune	1160		} 83
	{ par Oloron-Zuera		1077	
Toulouse à Saragosse.	{ par Hendaye et Pampelune	696		} 224
	{ par Oloron-Zuera		472	
Toulouse-Barcelone.	{ par Cerbère	426		} 106
	{ par Ax-les-Thermes-Ripoll		320	
Toulouse-Lerida.	{ par Cerbère	609		} 310 } 106
	{ par Saint-Girons-Sort		299	
	{ par Ax-les-Thermes-Ripoll		503	
Bayonne-Barcelone.	{ par Yrun-Pampelune-Saragosse et Lerida	740		} 173 } 165
	{ par Cerbère	748		
	{ par Ax-les-Thermes-Ripoll		575	
Oloron-Jaca.	{ par Hendaye	707		} 625
	{ par Oloron-Jaca		82	
Saint-Girons-Lerida.	{ par Cerbère	708		} 508
	{ par Saint-Girons-Lerida		200	
Ax-les-Thermes-Ripoll.	{ par Cerbère	656		} 566
	{ par Ax-les-Thermes-Ripoll		90	

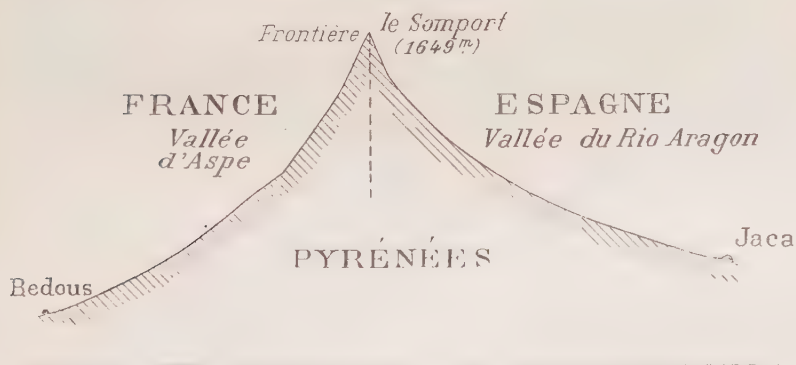
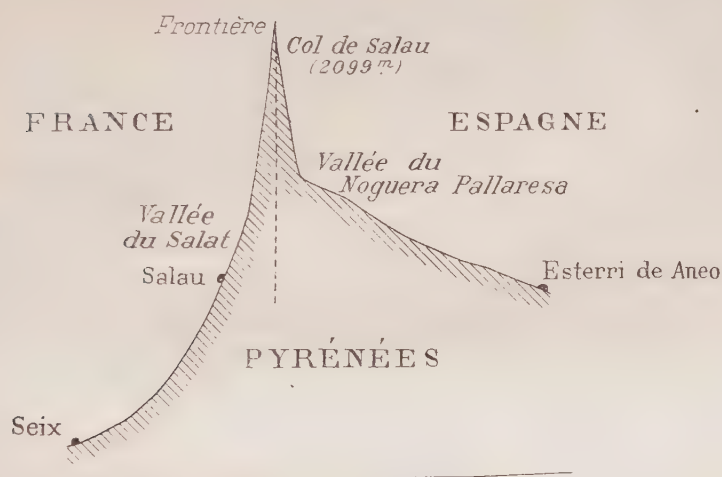
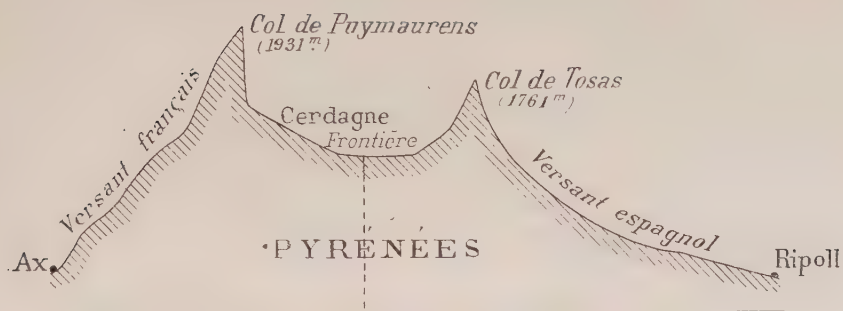




TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE	4
INTRODUCTION	
CHAPITRE PREMIER. — France et Espagne. — Situation respective, géographie générale, économie générale. Conséquences	3
CHAPITRE II. — Les Pyrénées. — Etude physique. — Conséquences ; les routes	13
HISTORIQUE	
CHAPITRE PREMIER. — Les faits	25
§ 1. — Avant la première Conférence internationale (1855- 1884)	25
§ 2. — La première Conférence internationale (1884). — La convention du 13 février 1885. — Période de 1885 à 1893.	39
§ 3. — La deuxième Conférence internationale (1893) ; le pro- jet de convention du 30 avril 1894. — Période de 1894 à 1903.	49
§ 4. — La troisième Conférence internationale (1903-1904) ; la convention du 18 août 1904.	53
§ 5. — Période postérieure à la troisième Conférence inter- nationale	64
CHAPITRE II. — L'Etat actuel	74
§ 1. — Résumé des obligations internationales	74
§ 2. — Voies et moyens d'exécution. — La participation des départements en France.	75
ENSEIGNEMENTS	
Apparence séduisante ; faible intérêt réel.	81

CONCLUSION	93
TEXTES DES CONVENTIONS ET AUTRES.	95
I. — Convention du 13 février 1885 ; — Article additionnel ; — règlement des dispositions générales. . .	
II. — Projet de convention du 30 avril 1894 ; — Article additionnel ; — Projet du règlement des dispositions générales	100
III. — Convention du 18 août 1904 ; — Règlement d'exécution.	106
IV. — Protocole additionnel du 8 mars 1905	115
V. — Protocole additionnel du 15 avril 1908	116

TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES.

PROFILS EN LONG DES PASSAGES PRINCIPAUX.

CARTE GÉNÉRALE.

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne)